

Grigore Olimp Ioan

BOMBARDIERELE ATACĂ



SILEX

**Este împotriva firii să nu știi aproape nimic
din istoria recentă a țării. În orice lume cu o viață
normală evenimentele, cu cât mai aproape, cu atât
sunt mai mult explicate și comentate.**

Prof.univ.dr. Dinu C. Giurescu

ISBN 973-95477-9-6

2900 lei

GRIGORE OLIMP IOAN
BOMBARDIERELE ATACĂ

Jurnal de război 1941

© SILEX 1995

ISBN 973-95477-9-6

GRIGORE OLIMP IOAN

BOMBARDIERELE ATACĂ

Jurnal de război 1941

Cuvânt înainte de
Prof.univ.dr. Dinu C. Giurescu

**SILEX – Casă de Editură, Presă
și Impresariat S.R.L.
București • 1995**

Coperta: arh. Doina Repanovici
Tehnoredactare computerizată: Livia Popescu

Consilier editorial: Teodor-Laurențiu Popescu
Doctor în istorie

CUVÂNT ÎNAINTE

Este împotriva firii să nu știi aproape nimic din istoria recentă a țării. În orice lume cu o viață normală evenimentele, cu cât mai apropiate, cu atât sunt mai mult explicate și comentate.

O dată cu 1945, viața oamenilor din România a fost pusă în chingi, strânse periodic în tipare prestabilite. Cunoașterea istoriei era îngrădită, adesea de-a dreptul răsturnată. Istoria devenise o unealtă a politicului. Era învățată când în direcția internaționalismului proletar și a luptei de clasă, când spre ultranaționalism, după cum cereau interesele conducerii comuniste.

Un capitol de mare cuprindere a rămas de fapt neștiut: participarea armatei române la război, 1941-1944 (august).

Din manuale, cursuri sau compendii aflăm că România s-a ai la inamic, îiunii naziste împotriva U.R.S.S.

A fost desigur agresiune, atunci când cancelarul Adolf Hitler a poruncit armatelor Reich-ului să atace în zorii zilei de 22 iunie 1941.

Explicații asupra participării României nu s-au dat. Aceleași manuale notau că, după notele alternative ale guvernului sovietic din 26-27 iunie 1940, Basarabia și partea de nord a Bucovinei au intrat în componența U.R.S.S. Cititorul era lăsat să ghicească o posibilă legătură între ultimatumul din 26-27 iunie 1940 și intrarea României în război, în iunie 1941.

Aproape nimic nu s-a scris despre operațiunile armatei române între 22 iunie 1941 și 23 august 1944. Abia în anii '80, când regimul bătea tobele mari ale ultranaționalismului, s-au dat unele informații. La acest capitol, trecutul a fost aproape complet confiscat și anulat. Ca și cum n-ar fi avut loc.

După evenimentele din decembrie 1989, drama anilor 1940-1944 a început treptat să fie cunoscută.

România a intrat în război în iunie 1941 pentru a dezrobi teritoriile anexate de U.R.S.S. în 1940. Acest război a avut două faze:

a) eliberarea nordului Bucovinei și a Basarabiei, încheiată cu restabilirea hotarului pe Ceremuș și Nistru (finele lui iulie 1941);

b) înaintarea dincolo de Nistru în Ucraina, Crimeea, Don, Stalițgrad, stepa Calmucă și Caucaz (până în toamna 1942) urmată de retragerea, în faze succesive până pe aliniamentul la nord de Tg.Frumos-Pășcani-Iași-Chișinău-Tighina și apoi pe malul Nistrului, până la Marea Neagră (aprilie 1944).

Prețul acestui război a fost enorm. Cifra minimală se ridică la peste o jumătate de milion de morți, răniți, dispăruți și prizonieri. Cercetările vor stabili, poate, cifra exactă. După cum se cuvin lămurite și condițiile în care forțele române au fost angajate la răsărit de Nistru în 1941, ca și în ofensiva din 1942.

Conflictul, prin urmările sale, a cuprins viața întregii țări, dincolo de ființa sau neființa oamenilor. Între războiul dus până în august 1944 și instaurarea comunismului începând cu 1945 există o legătură directă, de la cauză la efect.

La articolele și studiile de specialitate care arată operațiunile militare ale anilor 1941-1944, se adaugă mărturiile directe ale celor care au făcut războiul pe front, pe linia de foc.

Mărturia lui Grigore Olimp Ioan începe la 22 iunie 1941, orele 3.10 în zori și continuă până la 9 septembrie 1941.

Grigore Olimp Ioan participă la eliberarea Basarabiei pe un bombardier Heinkel 111 unde era comandant de bord. Avea atunci 28 de ani.

În vara lui 1941 a totalizat 27 de misiuni de război la inamic, în 72 ore și 14 minute, plus alte 15 ore și 45 minute ca pilot de legătură. Precizia cifrelor se datorește carnetului său de zbor unde s-a completat cu fiecare "ieșire", următoarele rubrici: data, tipul avionului, înmatricularea, felul zborului (obiectivul), durata, aterizări, înălțimea, observații...

87 ore și 59 de minute în care sorocul de moarte putea lovi în orice moment. La încheierea primei părți a campaniei (ocuparea Odesei) rămăseseră în viață 62 de militari din efectivul de 90 personal navigant al Grupului 5 Bombardament (escadrilele 78, 79 și 80). Pierderile au fost așadar de 31%. Cu fiecare bombardier doborât, pierdeau, de regulă, cinci oameni: un pilot, un comandant de bord

(observator) – de multe ori și el pilot –, un radiotelegrafist, doi mitralieri.

"Bombardierele atacă" se citește aproape fără oprire: sunt fapte direct trăite, nu relatări din auzite, ca atâtea reportaje de război.

Scrisul este concis și clar, departe de năclăiala sau monotonia multor texte din ultimele decenii.

"Bombardierele atacă" arată dimensiunea reală a omului aflat în situație limită.

"Frică ne era absolut la toți, chiar dacă nu toată lumea la bord își făcea semnul crucii cu limba pe cerul gurii, în momentul decolării. De frică, la început n-a scăpat nimeni. După aceea a venit obișnuința..." Te cuprindea apoi "...o liniște sufletească nefirească... în așteptarea aceluia «ceva» care știam că va veni". Acel «ceva» era rostirea numelor celor căzuți în misiunea de război "...în fața trupei adunată în careu, în liniște și cu arma în prezentare pentru onor".

N-a fost numai liniștea în fața morții. Era și felul cum te băteau. "Mi-am terminat tot șirul de bombe peste șirul de avioane", notează Grigore Olimp Ioan, aflat pe avionul nr.20 pilotat de adjutanțul Livovski (Rică) aproape de Chișinău.

Înainte ca să mă mai gândesc, m-am trezit cu mitraliera în mână. Primul încărcător l-am golit dintr-o singură rafală".

"Nu știu de ce, dar nu mă pot opri. Mi-e pumnul încheștat pe mânerul mitralierei și trag mereu, trag în neștire schimbând încărcăturile automat, cu mâna stângă..."

"Mă uit la fața lui Livovski. Are un surâs atât de straniu întipărit pe masca lui de ceață, încât nu-l mai recunosc... Și trag mereu cu mitraliera."

Au trecut de atunci cincizeci de ani.

Atunci, unii și-au făcut datoria față de neam, față de patrie. Alții s-au simțit datori față de propriul lor cuget. Oricum va fi fost, acei tineri au arătat ce înseamnă să-ți păstrezi cumpătul și demnitatea. Să te bați împotriva ocupantului.

Au trecut prea multe peste toți în deceniile de după război. Sute de mii au fost zvârliți în pușcării și lagăre. O recunosc – fără voie desigur – stăpânii de atunci când se făleau că aparțin "lagărului socialist".

Au trecut atât de multe între 1945 și 1989 încât o națiune întreagă a făcut din resemnare, din compromisul cotidian, regula de căpetenie. Un cotidian de unde voința de a te opune silniciei dispăruse, înlocuită cu șoptite lamentări și critici și chiar cu abdicarea până la delațiune.

Toate până în zilele lui decembrie 1989.

Acum doi ani, tinerii mai ales – puțini – au avut tăria să se opună deschis comunismului, au înfruntat moartea și sălbăticia la Timișoara, București, Cluj, Sibiu...

Tinerii din acea vară 1941 s-au întâlnit, peste timp, cu tinerii din decembrie 1989.

Atunci, ca și acum, desfășurările ulterioare au răsturnat speranțele, le-au redus mult. Dar oricum a fost, acești tineri au arătat prin fapta lor că există demnitate, putere de sacrificiu, speranță de libertate și dreptate.

Să le mulțumim cu recunoștință cântărindu-ne propriile noastre fapte și atitudini.

Exemplul lor stă și astăzi temelie și îndemn.

*București,
21 decembrie 1991*

Dinu C.Giurescu

CÂTEVA LĂMURIRI ADRESATE CITITORULUI

După 50 de ani de tăcere, cred că este de datoria autorului să dea celor ce vor citi aceste rânduri câteva lămuriri asupra prezentei cărți.

Prima ediție a apărut în 1941 sub titlul: "*Noi de la bombardament*", prin grija căpitanului aviator Pompei Cristescu, căruia îi păstrez o aleasă amintire.

La instaurarea regimului comunist în țara noastră, când toți cei ce au luptat împotriva bolșevismului erau urmăriți și prigoniți, "*Noi de la bombardament*" nu a figurat pe lista cărților de război (din Est) prezentată Comisiei de Stat pentru epurarea tipăriturilor, prezidată de Grigore Preoteasa.* Comisia avea ca sarcină eliminarea acestor cărți din rețeaua librăriilor și a bibliotecilor și sancționarea aspră a autorilor respectivi.

Fericita "omisiune" voită s-a datorat curajului doamnei Apriliana Medianu de la Direcția presei din Ministerul Propagandei, care a ac-

* *Preoteasa Grigore* (1915-1957, născut în București) om politic comunist. Unul dintre conducătorii Frontului Studențesc Democratic, redactor responsabil la ziarul "România liberă" (1944-1946). Ministru de externe (1956-1957). Membru supleant al Biroului Politic și secretar al C.C. al P.C.R. (din iulie 1957).

Mort în accident de avion pe aeroportul Vnukovo din Moscova unde se afla în misiune oficială. Circula zvonul că ar fi fost vorba de un atentat pus la cale împotriva liderului de partid de atunci, Gheorghe Gheorghiu-Dej, care în ultima clipă a schimbat locul în avion cu Grigore Preoteasa, care a murit astfel în locul lui. Se pare că avionul românesc a fost tamponat pe pistă de un avion sovietic, exact în punctul respectiv.

ționat desigur fără știrea mai marilor ei de atunci.* Îi port prin negura timpului o nealterată recunoștință.

Deasemeni, a servit și faptul că *"Noi de la bombardament"* era de mult epuizată și a permis autorului ei să se piardă pentru mulți ani în anonimatul crâncen și frământat al șantierelor patriei, unde așa cum strigau pe atunci lozincile, începea *"să se construiască socialismul cu un ceas mai devreme"*.

* Șeful direct al Doamnei Apriliana Medianu, era *George Macovescu* (născut în 1913) ziarist și om politic comunist. A colaborat la *"Adevărul"* și *"Dimineața"* în perioada interbelică și la *"România liberă"* ilegală. Ulterior, ministru al afacerilor externe al R.S.R. și președinte al Uniunii Scriitorilor din România.

ȘI CÂTEVA DATE BIOGRAFICE, UNELE PRECIZĂRI DE LOC, DE TIMP ȘI "ATMOSFERĂ"

Începutul celui de-al doilea război mondial m-a găsit mobilizat – după un an și jumătate de concentrare și antrenament – în Flo-tila I Bombardament Brașov. (Înainte fusesem ziarist profesionist, reporter la "Universul".)

Eram pe atunci pilot de legătură al Grupului 5 având în primire un avion "Fleet" cu motor "Gipsy-Major" înmatriculat cu nr.166, și în același timp comandant de bord pe unul din bombardierele escadrilei 78, patrula a doua, dreapta, din cauza școlii pe care o absolvisem recent la Pipera. Zburam pe avioane "Heinkel 111" bimotoare cu rază mare de acțiune, pe atunci socotite a avea o viteză mare (360km/h în croazieră și peste 400 km/h cu motoarele în plin sau în picaș ușor) și o puternică încărcătură de proiectile la bord (32 de bombe a 50 kg sau 8 bombe a 225 kg plus câteva sute de bombe incendiare, foarte eficace).

Deși făcusem armata la infanterie, după ce luasem brevetele de pilot civil în... civilitate*, odată concentrat, fusesem repartizat la avia-

* Era vorba de școala civilă de pilotaj "ARPA" de pe aerodromul Otopeni.

Șef de pilotaj lt.comandor Gherasim Gh., instructori de zbor frații Ștefan și Haralambie Simion, Justin Gheorghiu și alții. Secretar C.Nănuț. Se foloseau pentru școală avioane germane "Klemm-25" și "Klemm-35".

Am început pilotajul la 05.09.1938 având instructor de zbor pe Ștefan Simion (ajuns după război comandantul aeroportului Constanța).

Trecut pe simplă comandă la 05.10.1938, după 14 ore și 20 de minute de zbor cu 121 aterizări.

Obținut brevetul de pilot gradul I la 16.11.1938, iar cel de pilot gradul II (internațional) la 01.07.1939. Ambele comisii de brevetare au fost compuse din: căpitan comandor Păclea, lt. comandor Tănăsescu, lt. comandor Gherasim.

ție. După o școală de comandanți de bord la Centrul de instrucție al aeronauticii de la Pipera, am fost repartizat la unitatea din Brașov. De fapt, eram bombardier în toate misiunile și pilot de legătură printre picături.

Pe front, eram cantonați la început pe un aerodrom militar de la Ziliștea, la nord de Buzău, pe terenul fostei herghelii care aparținuse cândva lui Marghiloman. Acolo era baza Grupului 5 Bombardament, compus din escadrilele 78, 79 și 80.

Locuiam împreună cu trei camarazi de zbor într-o fostă bucătărie și o fostă cămară, care comunicau între ele. În cămară, unde nu încăpeau decât două paturi înguste, dormeau locotenentul aviator de rezervă Matei Ghica-Cantacuzino și adjutantul major de rezervă Raul Gheorghiu, avansat ulterior sublocotenent. În bucătărie, unde în afară de cele două paturi încăpea și o masă pe care ne puneam hainele, echipamentul de zbor și ceainicul pentru cafea, locuia sublocotenentul aviator de rezervă Radu Boldur și subsemnatul, care

Între 19.08.1939 și 18.09.1939 chemat la antrenament pe aerodromul Popești-Leordeni, totalizând 65 ore de zbor și 170 aterizaje. La 01.12. 1939 am fost concentrat.

La obținerea brevetului de pilot gradul II, probele au fost următoarele:

- raid aerian pe ruta București-Călărași și retur (cu aterizare la Călărași).
- două ture de pistă la 150 m înălțime.
- o spirală (de la 1000 m pe dreapta și pe stânga).
- un "dublu epenglu" (aterizare la punct fix, fără motor, de la 800 m înălțime, cu două viraje de 180 grade).

Bineînțeles toate în S.C., adică simplă comandă (singur la bord).

La 16.11.1938, în timp ce eram în zbor de la Călărași la București, colegul meu de pilotaj Petrescu Gh. (numit de băieți "Spetează") venind de la Buzău, tot în probă de brevet, a intrat cu avionul, din cauza ceții, într-unul din turnurile metalice de antenă ale stației de telegrafie fără fir și a fost ucis pe loc. Corpul său fiind proiectat din carlingă din cauza șocului, a rămas suspendat în hamurile de parașută aproape de vârful antenei, pe care a îndoit-o. A fost dat jos cu ajutorul pompierilor. A doua zi a apărut în ziare tragica lui fotografie.

Colega mea de pilotaj, *Domnica Negulescu*, urma să zboare în urma noastră în fața comisiei de brevetare, însă după cele întâmplătoare, a renunțat definitiv la zbor. S-a căsătorit ulterior cu doctorul *Dan Chiriceanu* (pe care aveam să-l întâlnesc prin anii "50 pe șantierele Bărăganului). În timpul războiului, Domnica a fost secretara doamnei Maria mareșal Antonescu.

O dată cu mine, au trecut probele de brevet și colegii mei de punct de zbor *Valentin Cucu* (frate cu binecunoscuta maestră de balet Leria Niky), *Lorenz* (telegrafist pe avioanele de pasageri ale "LARES"-ului) și *Sandu Stârcea* (judecător). Acesta din urmă a fost doborât în Caucaz, în 1942, în timp ce efectua o misiune ca pilot de legătură. A murit eroic departe de țară, deși ar fi putut rămâne acasă "mobilizat pentru lucru". De precizat că tatăl lui era mareșal al Palatului regal și el era proaspăt căsătorit.

aveam același grad. Locuința noastră improvizată era botezată de toată lumea "Hotel Rogojină" din cauză că tapetasem cu ele atât pereții cât și dușumelele deteriorate în cel mai avansat grad. Paturile nostre neavând saltele, dormeam pe niște plase de camuflaj colectate de la avioane. Și un amănunt picant – însă de care nu am făcut deloc haz la vremea respectivă – de la aceste plase de camuflaj, nu știm prin ce miracol sanitar, atât Boldur cât și eu însumi ne-am umplut de râie. Matei Ghica și Raul Gheorghiu, deși dormeau în aceleași condiții, n-au pățit nimic. Probabil că a fost o chestie de culoare a sângelui. (La unii ceva mai albastru.) Dar asta este o altă poveste care nu prezintă nici un interes în cadrul rândurilor de față. Cât despre "Hotelul Rogojină" vom reveni într-un capitol special.

Astăzi, de la cei trei caramazi ai mei a rămas doar amintirea, toți trei fiind trecuți în lumea umbrelor, târziu după război.

În acel început de vară și de război, Grupul 5 Bombardament, compus din escadrilele 78, 79 și 80, a avut pierderi grele. La fiecare avion doborât mureau cinci oameni: un pilot și un comandant de bord sau observator, de multe ori și el pilot, un radiotelegrafist și doi trăgători de bord. La sfârșitul primei părți a campaniei, din 90 de inși personal navigant, au rămas în viață 62. Printre aceștia mă aflu și eu. Astăzi suntem numai 4. Unitatea alinia la front însă permanent același număr de avioane și de echipaje, căci soseau alte aparate și alți zburători "neînfricați" cum se spuneă pe atunci cu mândrie. Dar asta era o simplă figură de stil, fiindcă, de fapt, frică ne era absolut la toți, chiar dacă nu toată lumea la bord își făcea semnul crucii cu limba pe cerul gurii, în momentul decolării.

De frică, la început, n-a scăpat nimeni. După aceea a venit obișnuința, apoi resemnarea și la urmă o indiferență blândă, care ne făcea să ne bucurăm liniștit de tot ce era în jurul nostru, atât cât mai eram încă în viață. Sorin Tulea, și el sublocotenent de rezervă, pilot de bimotoare, cu care zburam în echipaj și care nu-și terminase studiile la Politehnică pentru ca să vină pe front, făcuse un calcul al probabilităților din care reieșea că în mod matematic ne vine rândul la toți. Singura necunoscută consta din numărul de misiuni cât ne era dat să îndeplinim fiecare. Aici a intervenit însă și elementul "soartă" care nu era cuprins în ecuația lui. De aceea s-a făcut că atât el cât și eu ne aflăm azi printre cei 4 supraviețuitori ai echipajelor inițiale. Pe când ceilalți...

Zilele se scurgeau având ca reper doar timpul dintre două misiuni. Altă preocupare nu aveam. Fiecare echipaj, când avionul pune roțile pe sol la întoarcere, trăia clipe de adevărată bucurie. Erai sigur că o să mai trăiești încă o zi, până la misiunea viitoare. Câteodată

decolam însă în misiune și după-amiaza, încât chestia cu trăitul încă o zi se reducea la câteva ore. Dar erau bune și astea. Ajunsesem să avem o liniște sufletească nefirească, privind totul în jurul nostru ca niște simpli spectatori, în așteptarea celui "ceva" care știam că va veni. Acel "ceva" simplu și firesc, care se materializa, aici la sol, prin rostirea numelor celor care alcătuiau un echipaj căzut în misiune de război, în fața trupeii adunată în căreu, în liniște și cu arma în prezentare, pentru onor. Locotenentul comandor Landman Paul*, comandantul nostru de grup stimat și iubit, rostea întotdeauna aceleași cuvinte simple și grele, în tăcerea care ne învăluia pe toți:

- "*Camarazi, echipajul... a căzut la datorie. Fie ca sacrificiul lor să ne oțelească în bătăliile viitoare !*"

Se zăreau câteodată și lacrimi prin coada ochilor, șterse discret. La popotă se ridicau tacămurile celor ce nu s-au mai întors, iar cei rămași ne strângeam rândurile spre capul mesei unde lua loc întotdeauna Comandorul. Până ce veneau alții noi, plini de vervă exuberantă și de voioșie tinerească până la prima lor "ieșire" la inamic.

Mecanismul misiunilor de bombardament intrase aproape în rutină. Totul era să nu scapi din ochi tabla din fața cortului escadrilei unde scria cu creta, ca la școală, poziția echipajelor. Nu existau decât patru posibilități: să fii în misiune, în alarmă, în rezervă sau în repaus. Se putea ca într-o singură zi să treci prin toate fazele și încă de două ori. Echipajele erau însemnate numai cu matricola avionului. Eu zburam pe numărul 5.

Când erai trecut "în misiune", la ora stabilită te prezentai la "sala de conferințe", o biată odaie dintr-o casă de țară, unde ți se fixa obiectivul de bombardat și comandanții de bord își notau toate coordonatele necesare navigației, elementele de fixat pe vizoarele Zeiss, buletinul meteo și o grămadă de alte mărunțișuri care eliminău prin proiectarea fotografiei obiectivului pe un ecran de cinematograf.

Înainte de decolare te lămureai de gravitatea misiunii după unele mici amănunte: dacă zbură Comandorul în avionul cap, dacă o dată cu pansamentul individual înmănat de sanitar (într-un ambalaj de cauciuc dezinfectat) ți se dădea să înghiți și două pilule roz de pervitină și

* Locotenent comandor aviator *Landman Paul*, comandantul Grupului 5 Bombardament din Flotila I Brașov.

Pentru curajul său personal și aportul grupului de aviație de sub comanda sa la dezrobirea Basarabiei a fost decorat cu ordinul *Mihai Viteazul*.

Gradul de locotenent-comandor de atunci era egal cu acela de maior din armele terestre după cum cel de căpitan-comandor echivala cu cel de locotenent colonel, iar comandor cu cel de colonel.

dacă telegrafistul de bord – întotdeauna bine informat – îți șoptea confidențial că "ie nasol !", însemna că misiunea se lăsa cu tâmbălău mare și, de obicei, cu pierderi.

La aterizare, după ce ne scoteam căștile, hamurile de parașută și combinezoanele de zbor, dădeam raportul la "sală". Comandanții de bord sau observatorii completau cu acest prilej un foarte amănunțit formular. Peste o oră se proiectau pe ecran clișeele aduse încă ude de la "Labofoto", cu pozele luate de noi în zbor în timpul bombardamentului. Dacă rezultatele nu erau satisfăcătoare, a doua zi se repeta misiunea în aceeași formație. Nici nu se putea pedeapsă mai grea.

Cam asta era tot. Asta era viața, asta era "atmosfera". Fără alte probleme sau preocupări, fără gânduri, fără analize sufletești de înaltă clasă.

Astăzi, după 50 de ani, când citești cartea asta, o găsești lipsită de precizie, de elemente de tehnică militară, de aprecieri strategice de ansamblu și de aprecierea exactă a datelor calendaristice. Lucru firesc, ea fiind scrisă în timp de război și trecut prin cenzura militară care a șters toate amănuntele care ar fi putut trezi interesul inamicului.

Cum aș fi putut scrie că în urma acțiunilor vânătoarei sovietice care ataca numai prin unghiurile moarte ale avionului "Heinkel 111" (pe care se pare că îl studiase foarte bine) s-au montat încă două mitraliere "Rheinmetal" în părțile laterale ale fuselajului, prin decuparea ferestrelor de plexiglas ? Și că în urma acestei "inovații" – datorată comandorului Landman – s-au înregistrat mai multe victorii aeriene ? Sau că indicativul Grupului 5 Bombardament din Flotila I Brașov era 471 ? Sau ce manevre făceam ca să trecem prin baraje de antiaeriană ?

Deasemeni, trebuie să precizez că toți șefii de bord, rezerviști cu brevete de pilot civil, erau absolvenții "*Scolii de comandanți de bord pentru aeronave de bombardament*" de la Pipera (seria – se pare unică – 1939-1940, care a durat 6 luni și în care am intrat caporal TR și am ieșit, după absolvire, adjutant major) spre deosebire de observatorii aerieni autentici, care erau ofițeri activi (locotenenți sau căpitani) cu o școală temeinică de specialitate și care proveneau, aproape toți, din artilerie și erau repartizați atât la aviația de recunoaștere cât și la cea de bombardament. Și care nu erau piloți de nici un fel.

Acestui fapt i se datorește că la completarea formularelor privind reacția artileriei inamice în zona obiectivului – atunci când se da raportul după executarea misiunii de bombardament – observato-

rii proveniți din arma artileriei scriau coloane întregi cu date tehnice (numărul bateriilor, calibrul tunurilor, cadența tragerilor, înălțimea barajului și multe altele) în timp ce noi comandanții de bord cu școala de la Pipera, eram mult mai modești și laconici. Ne refeream la reacția antiaerienei inamice printr-un singur calificativ: "puternică", "slabă" sau... "potrivită". Fapt ce stârnea hazul comandourii noastre Paul Landman, care râdea din toată inima, ca bun oltean ce era (cu tot numele lui germanic, toate neamurile lui se numeau... Țăranu).

Încolo toate bune. Nu exista nici o diferență între noi. Aceleași misiuni de război îndeplinite cu precizie, dăruire și strășnicie, aceleași aprige lupte aeriene și din păcate, aceleași pierderi dureroase.

De reținut, în legătură cu asta, gândirea filozofică a majurului nostru de escadrilă (Truică Florea) când era în criză de umor, care a spus: "s-a constatat cu surprindere că «rezerviștii» mor la fel ca «naviganții» noștri activi".

În problema datelor calendaristice, chestiunea s-a rezolvat ușor. Am păstrat carnetul meu de zbor ținut la zi de furierul escadrilei. Arată însă numai data, tipul avionului, durata zborului, numărul aterizajelor, înălțimea zborului, funcția la bord și obiectivul de război precizat în câteva cuvinte telegrafice. Atât. Nici un alt comentariu.

Restul a rămas imprimat numai în amintirea și în sufletul nostru, celor puțini care am ajuns să trăim până în ziua de azi.

Socotesc însă că lucrul cel mai de preț cuprins în această evocare, simplă și fără pretenții (poate prea "sufletistă" după unii) este că readuce în memoria noastră și a celor ce vor veni după noi, *numele echipajelor Grupului 5-B care au căzut eroic pe cerul Basarabiei, în 1941, pentru dezrobirea ei.*

Gr. O. I.

22 Iunie 1941, ORA 7.15 DIMINEAȚA

Ne-am întors !

Toate echipajele escadrilelor noastre au aterizat cu bine. Misiunea a fost executată după cum s-a ordonat: bombele Grupului "Heinkel" au lovit în plin.

A fost prima noastră misiune de război.

Aseară ne-a vizitat comandantul Flotilei. Toate echipajele erau în curtea postului de comandă, aliniate pe grupuri de câte patru. Ne-a strâns mâna la toți.

De la el am aflat că din clipa aceea aeronautica română a trecut pe picior de război.

Deși simțim cu toții că trăim clipe grave, nimeni nu e emoționat.

Ceva mai târziu a venit să ne vadă însuși ministrul Aerului.

În cuvinte de o impresionantă sobrietate ne-a arătat tot ce aștepta Țara de la noi.

Fraza scurtă, ascuțită parcă, a galvanizat pe toți. Ghicesc la fiecare pumnul și dinții încleștați.

Numai de-ar izbucni odată...

Noaptea ne-o petrecem în jurul avioanelor.

Peste tot licăresc luminițe.

Echipele de servanți lucrează de zor. Strâng focoașele, înșurubează ampenajele și, în sfârșit, bombele sunt agățate în pânțelece imens și negru al Heinkel-urilor noastre de oțel.

Istoviți, cu broboane reci de sudoare prinse printre cutele frunților încruntate, pornim agale spre dormitor.

Cerul e limpede și plin de stele.
Ce ciudat lucru: nimeni nu mai râde !
Să fie oare ultima noastră noapte de pace ?...

Ploapele grele de nisipul nevăzut al oboselii ne-au trecut în haosul fără sfârșit al somnului.

Din adâncuri, o dată cu hora imaginilor ce ne zburdă pe sub frunte, un vuiet prelungă a început să ne clatine.

Și vuietul crește, zbârnâie înfricoșător și apoi se dizolvă treptat în cerneala opacă a gândurilor răvășite.

Cineva dintre noi s-a sculat și privește buimăcit pe geam:

- Sunt bombardierele nemțești care decolează*...

Instinctiv m-am uitat la ceas: e unu noaptea.

Am simțit o mână pe umăr.

E o mână de prieten care mă scoală.

Locotenentul de rezervă Dumitru Ion îmi șoptește la ureche:

- Scoală Grigoriță ! A venit...

- Cum ?... Cine ?...

- Ordinul. Plecăm. La ora 3 și 10 decolarea...

În vârtoarea dezordonată a gândurilor, unul singur îmi crește uriaș în minte, îmi țiuie parcă în urechi, îmi copleșește toate sentimentele amestecate confuz, într-un biet suflet de om singur și mic:

Războiul... războiul... a început războiul...

Pe măsuta de sub geam am lăsat o scrisoare.

E pentru acasă.

Ce banale și fade au să mi se pară după întoarcere rândurile azvârlite tremurat acolo, pe dreptunghiul anonim și pașnic al hârtiei...**

Am ieșit din cameră.

Afară, locotenentul Dumitru îmi dă un sfat practic:

- Să-ți lași lucrurile răvășite și papucii aruncați sub pat, ca și cum ai reveni peste câteva minute... Știi, așa cobești a bine, îmi completez el zâmbind și apucându-mă de umeri.

Noaptea îmi pare acum foarte întunecoasă.

* De pe același aerodrom decolau în misiune de război avioane ale formațiunilor germane compuse din Flotila 4 a generalului WEWER și Flotila 27 a generalului BOELKE, foste combatante în Spania în Legiunea CONDOR. Exista și o unitate de avioane "Heinkel"-111 echipate special pentru zbor de noapte care lansau mine magnetice în apele portului Odessa. Acestea decolau atunci.

** Nu era obligatoriu să lași un bilet pentru cei de acasă. În schimb, regulamentul prevedea că era interzis să ai asupra ta, în zbor, în misiune de război, hârtii și obiecte de valoare sau acte de identitate.

Nu știu de ce mi-e frig.

În sala de informații, comandorul nostru ne dă ultimele indicații:

- Fiți atenți, băieți ! Bombardăm Chișinăul. Primele trei patru: obiectiv aerodromul Nord-Chișinău. Celelalte, terenul de la sud. S-a înțeles ?

Și nu uitați un lucru. Țineți cât mai strâns formația. Toți cu ochii la mine. Sunt în avionul-cap.

Și în chip de rămas bun, comandorul Paul Landman ne dădu ultimul ordin:

- Toată lumea la avioane. Și cu Dumnezeu înainte, băieți...

Afară era tot întuneric.

În ușa postului de comandă, doctorul Grupului împărțea la toți pansamente individuale și dădea explicații cum să le întrebuițăm...

Pe al meu l-am vârat în buzunar. Cu ocazia asta, am constatat că sunt îmbrăcat cu haina cea groasă de piele.

Hm ! Ce ciudat. Tot mi-e frig...*

Sunt pe avionul nr. 23.

Fac echipaj cu doi sublocotenenți tineri și cumiți: sublocotenentul Todea Ion și sublocotenentul Rovența Octavian, un sergent telegrafist și un mitralior de bord.

Toate preparativele de zbor sunt făcute. Cele două motoare ale aparatului nostru "He 111" huruie liniștit, gata să spintece geana palidă de lumină ce mijește timid de sub muchea neagră a orizontului.

M-am suit în turela telegrafistului și mi-am prins hamurile parașutei peste piept.

Ating în treacăt mitraliera. E rece.

E prima oară când zbor pe "Heinkel" în locul ăsta. Fiind pilotul de legătură al Grupului, am cerut să merg și eu în prima misiune de război și comandorul mi-a dat voie să zbor... dar ca ofițer fotograf.

* Echipamentul reglementar de zbor avea două variante: combinezonul de piele sau cel din doc tare. Ambele se luau pe inventar personal de la magazia escadrilei.

În caz de doborâre a avionului în teritoriul inamic, se dădeau la scădere cu proces-verbal. Se întâmpla însă câteodată și un fapt ciudat. Deși cei în cauză erau îmbrăcați cu un singur combinezon, dacă se "curățau" în misiune, pentru mai multă siguranță se ștergeau din evidență amândouă.

În primul meu zbor la inamic am încălcat regulamentul fără să știu, îmbrăcat fiind cu haina de uniformă de piele, care avea grade. Dar n-a băgat nimeni de seamă. Probabil că aveau alte probleme pe cap decât aplicarea regulamentului de ordine interioară.

De menționat că toate combinezoanele nu aveau grade. În zbor eram toți egali. Chiar și în fața morții.

La picioarele mele atârână greoi, mare cât un borcan de vișinată, aparatul care trebuie să aducă fixat pe peliculă efectul bombardamentului nostru.*

În avioanele ce zbârnăie prelung și metalic pe teren, încercându-și pentru ultima dată motoarele, mai sunt doi camarazi voluntari care vor merge în misiune... ca amatori fotografi. Sublocotenentul de rezervă Tulea Sorin și locotenentul Luca Marcel.

În sfârșit, clipa decolării s-a apropiat. Avionul nostru începe să ruleze greoi, în întuneric, ca să se așeze pe pista de plecare.

La lumina galbenă a farurilor, siluetele celorlalte avioane care se mișcă huruind pe teren, par niște monștri cu ochi sticloși, desprinși din cine știe ce Apocalips mecanic.

Deodată un semnal luminos** s-a agitat în fața noastră și "Heinkel"-ul nr.23 s-a pus în mișcare. Cu motoarele în plin, într-un bubuit cadențat și prelung, aparatul se avântă cu cele 13 tone ale sale în pata neagră de întuneric care ne înconjoară.

Terenul fuge sub noi și avionul începe să-și salte roțile cu greu, ca să se izbească din nou de pământ peste câteva frânturi de clipă într-o bufnitură surdă și amenințătoare.

Câteva salturi încă, câteva izbituri puternice de solul ce dispare în noapte și avionul zboară în sfârșit ușurat de aderența pământului.

Farurile de poziție ale celorlalte aparate pe care le mai zăream încă în timp ce rulăm pe teren, au dispărut. Zburăm în întuneric către pragul de lumină imaterială ce se deslușește palid, undeva într-un colț de zare.

De-abia acum îmi dau seama că suntem singuri pe cer.

Privesc atent în toate părțile. Cu toate încercările mele de a descoperi celelalte avioane ale formației, nu pot să văd nimic. Din cele optsprezece Heinkel-uri ale Grupului nostru care trebuie să fie în zbor spre Prut la ora asta, nici unul nu se zărește.

Privesc mereu deznădăjduit în întunecimea cerului.

Nimic !

* Era așa-numitul "D.I.D." după numele constructorului său (Dumitru Ion Dumitrescu) luat în primire de la secția foto a grupului.

** Se folosea un pistol special care trăgea cu o încărcătură incandescentă cu stele de diferite culori, după un anumit cod. (Câteodată se mai încurcau și stelele și se încurca și codul.)

Același pistol pentru rachete se afla și la bordul avioanelor noastre pentru a fi recunoscuți de artileria proprie sau de aviația noastră de vânătoare. Rachetele pentru zbor se schimbau în fiecare zi, iar stelele lor proiectate în văzduh puteau fi roșii, verzi sau galbene.

Motoarele își îngână regulat simfonia lor gravă, iar noi zburăm singuri spre răsărit. Uitându-mă mereu la cer, mă gândesc fără să vreau la prietenul meu, sublocotenentul de rezervă Radu Boldur, care s-a oferit să întovărășească pe comandorul Nagaevski Gheorghe* și pe locotenentul Dumitru Ion în avionul precursor. Aparatul lor, care are cîntea să fie primul avion românesc ce înfruntă spațiul aerian sovietic, are ordin să zboare cu mult înaintea formației, să descopere obiectivele și să le distrugă.

Mă gândesc la ei, la acest echipaj de elită care a cerut să i se facă favoarea de a trece primul granița, de a concretiza prin zborul lui îndrăzneț starea de război dintre mica, dar îndârjită, noastră Românie și colosul roșu al U.R.S.S.

Parcă îl aud aseară pe Boldur:

- "Merg eu, domnule comandor. Am o răfuială veche cu rușii. De un an aștept să vie clipa asta..."

Și Boldur are dreptate. E bucovinean. Tot ce a avut i-a rămas dincolo, cotropit de pacostea bolșevică.

Minutele trec greu.

Peste tot aceeași singurătate.

Cobor din turelă și mă strecor printre bombe, la postul de comandă din botul avionului.

Rovența se căznește să descifreze harta ce o are pe genunchi. El e șeful de bord. Îl apuc de mîneacă:

- Ce facem ?

Cu un singur gest, fără cuvinte, îmi arată busola și direcția avionului. Am înțeles: mereu spre est.

Dar neliniștea din mine nu-mi dă răgaz. Mă apropiu de el și îi răcnesc la ureche:

- Singuri la ruși ?

Rovența zâmbește și dă afirmativ din cap. Sunt exact de aceeași părere cu el.

Și continuăm să zburăm spre răsărit.

M-am întors în turelă și încep din nou să scormonesc cerul cu privirea. În fața noastră, printre bălți, șerpuiește parcă o vână de oțel. E Prutul !

* Locotenentul comandor *Nagaevski Gheorghe*, recent avansat de la gradul de căpitan aviator, era comandantul escadrilei 78 din grupul 5 Bombardament Heinkel.

Cu un zâmbet duios, îmi amintesc un mini-fapt divers: ordonanța sa (basarabean și poet) i-a dedicat o poezie în cîntea aceluia memorabil zbor cu avionul precursor, poezie care începea astfel:

*"Nagaevski comandor
Di război provocator..."*

Încă o clipă și am trecut la inamic.

Iată-ne, în sfârșit, în Basarabia.

Dar nu zburăm mult spre est. Pe cerul ostil, care a început să se lumineze cu un văl de ceață, apar patru puncte negre.

Le văd cum cresc, le privesc înfricoșat și aștept să mă lămuresc ce fel de avioane sunt.

Echipajul tot a amuțit.

Toți privesc înghețați la aparatele ce se profilează în semiobscuritatea dimineții, din ce în ce mai bine.

O exclamație îmi răsună deodată în cască, retezându-mi scurt orice îndoială:

- Sunt ruși, sunt ruși, uitați-vă la ei !...

Într-adevăr, sus pe cer, în fața noastră avioanele bolșevice se distingeau de minune. Scurte, groase, cu botul umflat și aripi drepte, păreau niște bondari groaznici, gata să împungă și să distrugă.*

*

* *

Todea, din față, de la mână, și el cu ochii la vânătorii inamici, a redus binisor gazele, și avionul nostru a început să se înfunde încet spre pământ.

Sus, deasupra noastră, aviatorii ruși își văd tihnit de drum.

Dar nu sunt singuri. Mai sus de ei, o altă patrulă de patru aparate se desprinde din purpura cerului. Parcă merg toți pe același drum. Patrulează în sectorul Prutului.

Avionul nostru coborând mereu, a ajuns la trei sute de metri de pământ. Jos, o ceață deasă îneacă văile prin care sunt risipite niște sate adormite.

Privesc mereu la vânătorii ruși. Își urmează nestingheriți calea.

Dacă aș putea, mi-aș opri și bătăile inimii, ca să nu mă audă că sunt și eu aici pe cer, numai la o palmă sub ei.

Le văd acum foarte bine forma, chiar și steaua de sub plan. Sunt aparate așa de scurte și de groase cum n-am mai văzut niciodată.

* Era vorba de avioanele de vânătoare sovietice RATA, ușor depășite din punct de vedere tehnic față de aviația de vânătoare românească, bine dotată cu aparate moderne și eficace. ("Hurricane" fabricat de englezi, de veghe pe malul Mării Negre - cunoscuta escadrilă 52 -, "Messerschmitt"-ul 109, de construcție germană și robustul nostru IAR-80 cu o viteză ascensională superioară tuturor.) Totuși, avioanele acestea sovietice de vânătoare erau extrem de periculoase prin maniabilitate și putere de foc. Mai ales când atacau "în haită" pe cei rămași singuri în urmă și nu de puține ori cu o îndârjită temeritate.

Acum parcă m-am resemnat.

Ba chiar m-a cuprins un fel de enervare. Ce mai așteaptă ? Și strâng înfrigurat de mitralieră.

Dar nu !... Nici gând n-au să se lupte. Îi văd pe toți cum se înclină elegant pe-o aripă și făcând un viraj larg pornesc spre sud.

Abia acum m-am lămurit. Nu ne-au văzut.

O căldură ciudată îmi năvălește în obraji.

Avioanele sovietice au dispărut, departe, după un nor cenușiu.

Iar noi ne continuăm calea. Avem doar ceva treabă acolo, la ei.

Mai zburăm așa câteva minute. A început să se vadă bine.

Mă uit la ceas: 4 și jumătate.

Privind acum dealurile de sub noi, am impresia că zburăm cu o viteză de nălucă. Suntem foarte jos.

Timpul trece greu. Toți suntem încheștați pe mitraliere. Contactul lor parcă ne dă mai multă siguranță.

Deodată, în stânga noastră, departe, văd licărind niște flăcări roșii lungi și ascuțite. Deasupra noastră și în dreapta apar niște noruleți albi și rotunzi de fum. Este artileria antiaeriană care trage asupra noastră.

Ne păstrăm cu toții calmul și avionul nostru începe să zboare șerpuit. Tunurile de jos continuă să tragă.

În sfârșit, ne dăm seama de ce e jos. E o baterie antiaeriană care păzește o gară de la marginea unui târg fără însemnătate.

Imprudența de a fi tras în noi, trebuie aspru pedepsită.

Un viraj larg pe stânga și mergem să vedem ce putem face pentru ea. Tunurile trag chiar din dosul gării, de pe un maidan.

Rovența le lasă în cap o dâră de 16 bombe care explodează cât se poate de frumos.

Conștient de menirea ce o am la bord, m-am precipitat în fundul fuzelajului și stând în genunchi lângă mitraliera din burta avionului, declanșez mereu aparatul care privește prin ochiul lui de sticlă la prăpădul de jos.

Nu știu de ce, dar căderea bombelor mi-a pricinuit o plăcere deosebită. Parcă sunt alt om acum.

Care va să zică, așa este războiul...

Mai facem un viraj, ca să vedem de mai mișcă ceva pe jos și ne îndreptăm din nou spre Chișinău. De data asta ne e foarte ușor să ne continuăm drumul, căci ne vom ține după calea ferată.

Zburăm iarăși liniștiți la 300 metri înălțime.

Rovența, tot migălind mereu harta, ne spune că bateria peste care ne-au căzut bombe se găsea lângă gara Călărași. Dar nici acum nu avem parte să mergem multă vreme în tihnă. La orizont

apar din nou patru puncte negre. De data asta ne-au văzut, căci vin direct spre noi.

Un viraj scurt în loc și o pornim spre casă. N-avem voie să ne expunem aparatul și nici echipajul. Ordinul a fost doar destul de categoric la plecare...

Cu motoarele* aproape în plin, cu avionul picat ca să capete viteză, zburăm ca vântul peste crestele dealurilor, şuierând prelung din eșapamente.

Vânătorii ruși ne-au mai urmărit puțin și apoi s-au răsfirat pe cer. Am priceput curând de ce. În fața noastră apăruse iarăși Prutul. Ne îndreptăm direct spre el și îl trecem în goana mare.

Jos nu se vede nici o mișcare.

În sfârșit, zburăm deasupra dealurilor verzi ale Moldovei.

Respirăm ușurați.

O escadrilă românească de P.Z.L.-uri** de vânătoare ne-a ieșit peste câteva clipe în cale. S-a învățit în jurul nostru și după ce am lansat o rachetă de recunoaștere ne-au lăsat în pace.

M-am întors din nou în botul avionului. Aici, o sticlă de coniac, ieșită ca prin farmec din nu știu ce ungher ascuns al carlingii, a început să circule din gură în gură ca să sărbătorim întoarcerea în România.

Mai zburăm puțin și ajungem deasupra orașului Focșani.

Trecem peste un pod, începem să ne ținem de calea ferată și ne îndreptăm cuminiți spre casă. Jos, totul nu e decât liniște și pace. Numai noi ne întoarcem mulțumiți de la război, păstrând în ochi imaginea exploziilor pe care le-am semănat la ruși.

Aterizăm normal.

Pe teren, un I.A.R. de recunoaștere stă ciuruit într-o rână. A aterizat de câteva minute. Întreg echipajul a fost rănit. Avionul e tot împrôșcat cu sânge.

"Heinkel"-urile noastre sosesc pe rând. S-au întors toate.

Pe câmp e hărmălaie mare. Echipajele stau strânse grupuri-grupuri. Prefutindeni se discută, se explică, se vociferează.

Dar toți sunt teferi.

Un telegrafist și un trăgător aerian – Bucur Gheorghe și Ciu-meti Ion – au doborât un avion de vânătoare inamic lângă Chișinău. E prima victorie aeriană a unității noastre.

* Avioanele "Heinkel" 111 erau echipate cu două motoare Yunkers Jumo 210 E de 1 200 C.P. fiecare, răcite cu glycol (pentru tipul H-3).

** Avioane de vânătoare de fabricație poloneză (PZL), monoplan parasol, primite în dotație după prăbușirea armatei poloneze, când o parte a aviației lor s-a refugiat pe teritoriul nostru (1939).

Mergem cu toții la postul de comandă și dăm raportul de cele ce-am făcut.

Apoi, ca și cum nimic nu s-ar fi întâmplat, ne-am dus să ne luăm ceaiul.

*
* * *

După masă ne-au sosit știri.

Nu toate Grupurile din Flotila noastră au avut același noroc ca noi.

Aflăm astfel cu inima strânsă că primul căzut dintre ai noștri de la bombardament pe câmpul de onoare este sublocotenentul de rezervă Florin Teodorescu și echipajul lui.

Bietul Tataras – cum îi spuneam noi – era atât de bun și ne era la toți atât de drag, că multă vreme nu ne putem împăca cu gândul că n-o să-l mai vedem niciodată.

Se pare că s-a prăbușit fiind atins de un proiectil de A.C.A.* care l-a lovit în plin, deasupra Bolgradului.

Ceilalți băieți ai noștri își povestesc amănunțit isprăvile. Au aruncat în aer gara și aerodromurile de la Chișinău, au distrus un tren militar sub presiune, ba ceva mai mult, rămânându-le bombe la bord, au tras o raită și până la Tiraspol, dincolo de Nistru, unde au prefăcut în țăndări un bivuac de infanterie.

Din toată formația noastră un singur avion a fost lovit mai serios. Este avionul numărul 25, al locotenentului Stroici, care are elicea găurită și trenul de aterizare atins.

Seara, la masă aflăm că cei de la "Los" și "Savoia"**, au doborât fiecare câte două aparate sovietice și că o patrulă românească de vânătoare a fost atacată de 30 de ruși, din care a doborât patru, punându-i pe ceilalți pe fugă.

Înainte de culcare, primim ordinul: "Măine în zori se va bombar-
da "undeva" în sudul Basarabiei, unde inamicul este foarte bine întâ-

* ACA: Artileria Contra Aeronavelor (artileria antiaeriană).

** Avioanele "LOS": bombardiere de fabricație poloneză, intrate în dotația noastră o dată cu avioanele de vânătoare "PZL" (1939).

Avioanele "SAVOIA": bombardiere de fabricație italiană, bimotoare, echipate inițial cu motoare românești K-14 (fabricate la IAR-Brașov în licență după motoarele franceze "Ghnome-Rhone") și ulterior cu motoare "JUMO" germane. Făceau parte din Flotila I Bombardament din Brașov, ambele tipuri de avioane (LOS Grupul 4).

În 1941 escadrila de avioane Savoia a trecut la Flotila II Bombardament.

rit." Vom fi escortați de "Heinkel"-urile românești de vânătoare și de indigenul nostru I.A.R.-80 care va primi astfel și el botezul focului.

La ora 10 jumătate toate echipajele dormeau.

*
* *

Din nou ne-am întors toți.

Am decolat la ora 3 și un sfert dimineața și la 5 eram înapoiați.

De data asta am fost trecut în echipajul de pe avionul nr.21.

Noii mei camarazi de zbor, locotenentul Nicolau Mircea și locotenentul Păduraru, vorbesc cu mare economie. Tăcuți, calmi, îi vezi că sunt stăpâni nu numai pe șurubăria fără sfârșit a avionului, dar și pe nervii lor de oțel și mai ales pe moralul echipajului.

Decolăm ușor, fără nici o încordare. Stăm cu ochii ațintiți la aparate și mai ales la luminile verzi și roșii ale celorlalte avioane din formație.

Eu am părăsit locul din turelă și m-am așezat în carlinga din botul avionului, în spatele pilotului și al șefului de bord.

De aici urmăresc foarte bine jocul luminilor ce pâlpâie în întuneric. Sunt camarazii noștri de formație.

Și zburăm lin, în frigul dimineții pe care o simțim că stă gata să iasă prin crăpătura roză de lângă orizont.

De jos, vânătoarea noastră care stă la pândă, ne-a ajuns în câteva secunde și acum zburdă undeva pe sus în urma noastră, în îngânatul ceșos al zorilor.

Zburăm mereu. La bord nimeni nu vorbește. Fiecare e absorbit de treaba lui.

Discret, îmi furizez privirile spre chipul pilotului. Tot calm. Cu pumnii strânși pe mânerele încovoiate ale manșei, cu privirea senină împlântată undeva în întuneric înaintea avionului, el pilotează.

Nici un mușchi nu-i tresaltă pe figură, nici o cută nu-i trădează vreun zbucium interior.

E pilotul. Atât știe.

În sfârșit, în lumina care destramă cu încetul întunericul se vede Prutul.

La bord nici o mișcare.

Toți l-am văzut. Toți știm că dincolo de apa asta vânătoare și sclipitoare moartea ne poate pândi vicleană de după fiecare nor.

Privesc încă o dată chipul pilotului, al șefului de bord și îmi dau seama că nici unuia de la bord nu-i e frică.

Sub noi, pe stânga, e orașul Cahul.

Are un aspect ciudat de țințar uriaș. Cu străzile lui toate paralele, îmi pare că e opera unui profesor nebun de geometrie care a început să clădească orașe perpendiculare într-o lume fantastică și ireală.

Minutele trec greu. Un simplu avertisment în cască și am aflat că ne apropiem de primul obiectiv:

- "Atenție, ne apropiem de Taraclia"...

Am trecut din nou în pânțele întunecat al avionului și încep să fotografiez de zor. Exploziile în pământul umed de jos sunt negre și abia le văd. Totuș, declanșez mereu, ca un robot căruia i s-a rupt mecanismul de oprire.

Și obiectivele se succed mereu.

Bombardăm terenul de aviație de la Bulgărica, cel de lângă Bolgrăd și aerodromul de la Cuza-Vodă. În sfârșit, Florin a fost răzbunat.

Dar nu apucasem să declanșez ultima fotografie, că o smucitură scurtă m-a răsturnat pe spate. Avionul nostru, înclinat serios pe stânga, a intrat într-un picaj abrupt.

Era și timpul.

Deasupra, în stânga și în dreapta noastră naurașii de explozii s-au strâns din ce în ce mai mult.

Întreg avionul vibrează și îl simt cum caută să se smulgă din cerul ăsta plin de rânjetul exploziilor care ne-au încolțit atât de tare.

Încă două-trei viraje smucite, un nou picaj prelungit și văd cum exploziile au rămas mult în urmă.

Am scăpat.

Privesc prin ferăstruica laterală a fuselajului și văd cum formația noastră s-a împrăștiat. Ici și colo mai văd răsărind câte-o explozie, agățându-și pe cer, pentru câteva clipe, norul ei de vată.

Nu știu de ce, dar aici, în fundul lipsit de lumină al fuselajului, am impresia că sunt într-un submarin aerian. Văd loviturile, simt manevra aparatului și totuși eu nu particip cu nimic la întreaga luptă. Sunt un pachet de nervi care se lasă târât în fusul ăsta de oțel prin imensitatea spațiului pe care-l străpung fără ca măcar să pot privi înainte.

Ce ciudată senzație, mai ales când ești și tu pilot ! Îmi închipui că trebuie să te simți la fel când ești închis într-o cală de vapor în timpul unei bătălii navale.

Ce lungi îmi par acum minutele. Mai lungi ca niciodată. Aș vrea să trec din nou lângă pilot, dar telegrafistul îmi arată ceva cu degetul pe cer.

Sunt doi ruși. Două avioane de vânătoare bolșevice. Acum am început să le cunosc. Sunt două "Rata".

Într-o frântură de secundă au ajuns lângă noi.

Ne atacă !

Le văd foarte bine flăcărățele celor patru mitraliere din bot cu care trag în noi.

Și eu n-am nici o armă la-ndemână. Ah ! De ce n-am rămas în turela telegrafistului !? Puteam acum să trag și eu...

S-au apropiat. Cartușele lor luminoase joacă împrăștiate de viteză în jurul avionului nostru ca o ploaie de bomboane roșii*.

Nu ne-au nimerit.

Primul a degajat picând vertiginos sub noi. A trecut atât de aproape, încât cred că am văzut și casca neagră a pilotului de sub care rânjea hidos a moarte.

Ne atacă al doilea. Tot pe acolo. Adică din stânga și de sub plan. Mișeii își cunosc bine meseria. Știu pe unde să lovească.**

Dar nici ăsta nu ne-a atins. A degajat și el dintr-o dată lateral, dar n-a mai trecut atât de aproape ca primul.

Am rămas înmărmurit, cu nasul turtit de geam și privesc cum trag în noi rușii. Nu simt nici o frică. Nu știu de ce, dar am impresia că nu sunt la scena asta decât un simplu spectator.

Ce ciudat e focul mitralierelor văzut în față. Are o flăcărăuță roșie care parcă te înțeapă în ochi.

În stânga mea, în semiobscuritatea fuselajului, telegrafistul se zvârcolește nervos căutând să-și manevreze turela. N-a tras încă nici un foc. De altfel, ar fi tras zadarnic.

Fără să văd, simt cu o precizie nemaîntâlnită că nu suntem singuri pe cer. Primul avion care ne-a atacat, sunt sigur, ne pândește de undeva de sus și așteaptă să se năpustească din nou trăgând cu sete în noi.

Nu-l văd, dar simt privirea veninoasă a bolșevicului sfredelindu-mi ceafa.

Dar o idee năstrușnică îmi năvăli în minte. Să caut să-l fotografiez când ne atacă. Ar fi o poză rară.

* Atât aviația de vânătoare inamică, indiferent de tipul avioanelor, cât și aviația noastră, folosea cartușe trasoare (incandescente) pentru reglajul corect al mitralierelor de bord. În escadrilele noastre, la 4 cartușe normale se intercala un cartuș trasor.

** Sunt cunoscutele "unghiuri moarte" ale avionului "Heinkel" 111 pe care le-am pomenit în "Câteva lămuriri adresate cititorului", bine cunoscute și de vânătorii sovietici (din păcate !).

Ridic aparatul de la picioare și caut să-i lipesc obiectivul de geam. Imposibil, vibrațiile avionului care aleargă nebunește sunt prea mari. Abia îl mai pot ține în mână.

Deodată, o răpăială metalică îmi dezmiardă sufletul. E telegrafistul care trage.

Afară, aproape de tot, vânătorul rus ne ochește și el din fugă. Câteva gloanțe răsună dogit. Ne-a atins, probabil, în ampenaj.*

Acum e atât de aproape, încât cred că intră-n noi. A înnebunit rusul ăsta !...

Dar nu mai are timp să degajeze. Telegrafistul nostru i-a trântit trei rafale scurte-n plin.

- Tatatata... tatatata... tata...

Îl văd cum se răstoarnă dezordonat pe stânga. Nu e o figură acrobatică de zbor. E lovit.

Fumul negru, fumul prevestitor de moarte a început să-l învăluie.

Îl mai urmăresc o frântură de secundă. Sub noi avionul rusesc se prăbușește dezordonat. O dungă neagră de fum îi subliniază pe cer ultimul drum.

Pe telegrafist îl cheamă sergentul Mehedințu Florea.

Suntem deasupra lacului Ialpug.

Abia acum îmi dau seama că am uitat să declanșez aparatul. Dar nu-i nimic.

Mă duc și strâng mâna telegrafistului care schimbă încărcătorul mitralierei. Îmi spune ceva, dar nu pot să-l înțeleg.

În față, la postul de comandă, totul neschimbat. Locotenentul Nicolau mănâncă ciocolată.

- Știi că am doborât un rus !... îi strig cât pot de tare la ureche.

- N-am putut să urmăresc prea bine lupta. De aici nu se prea vede ce se-ntâmplă-n spate...

Mai avem puțin de zburat. În fund, pe stânga, se zăresc Galații.

Dinspre cerul românesc trei avioane lungi și negre se profilează pe albastrul estompat al dimineții. Nu știm precis ce e cu ele. Dar tunurile care trag de zor în sus de pe malul nostru ne lămuresc imediat.

Ne-au întors bolșevicii vizita. Sunt trei bombardiere de-ale lor.

Noi nu ne prea sinchisim de această întâlnire lipsită de simpatie și ne vedem conștincios de drum.

În curând suntem acasă și aterizăm cu bine.

* Chiar așa a și fost. Avionul nostru a "încasat" o rafală de 18 gloanțe în profund, dar fără prea multe efecte negative, deoarece nu atinseseră tuburile comenzilor mecanice.

Abia jos, am aflat că alte trei "Rata" au hărțuit fără încetare avioanele din coada formației noastre, până aproape de teren.

Avionul nr.1, pe care zbură astăzi locotenentul Stroici, a venit iar găurit. Rezervorul de benzină din stânga curgea rău de tot.

La ceai, ne schimbarăm impresiile.

- Ei, cum a fost ? Ți-a plăcut ?

- Strașnic ! Ca la cinematograful...

După masă am stat pe teren revizuiind aparatele.

Am asistat la o întoarcere din misiune a avioanelor de bombardament germane care își au baza pe același teren cu noi.

Au și ei echipaje descompletate.

Spre seară am stat de vorbă cu un băiețuș de vreo 18 ani care tocmai aterizase de câteva minute. Venea de deasupra Cernăuțului, fără un motor și ciuruit serios de tot, radiotelegrafistul îi era rănit și chiar el fusese atins ușor la bărbie. N-am înțeles mare lucru din ce mi-a explicat, dar mi-am dat seama că aviația roșie nu e un adversar de neglijat. Din contră !...

*

* *

Adouă zi se anunțase că avem liber.

Am zburat o oră cu "Fleet"-ul – avionul ce mi se dăduse în ajun în primire – ca să nu uit că sunt pilotul de legătură al Grupului.

După masă, am mers cu o mașină până la Buzău, unde am făcut cu toții o baie bună.

Aici am întâlnit alți camarazi din Flotilă și am aflat o serie întreagă de lucruri noi: cum a căzut bietul Tataș, cum a fost doborât sublocotenentul Baltag Nicolae – un alt camarad din promoția mea – și cum a scăpat ca prin minune locotenentul Culuri Nicolae.

Deasemeni, am aflat o veste care ne-a mers la inimă: avioanele "Los" au avut de dimineată o misiune la Ismail și au bombardat cu un efect teribil avioanele rusești de vânătoare care tocmai se pregăteau de decolare.

Le-au făcut praf pe toate.

Tot aici am auzit că un I.A.R. de recunoaștere, fiind lovit grav la Cetatea Albă, s-a năpustit într-un rezervor mare de benzină de lângă aerodrom, sărind cu el în aer.

Se pare că un alt I.A.R. de-al nostru a scufundat un submarin sovietic lângă Vâlcoi, fugit probabil de la baza navală din Sevastopol, unde nemții au făcut un adevărat prăpăd, și că a fost doborât, scurt

împ după aceea, de trei vânători bolșevici pe lângă Tulcea. Avionul s-a prăbușit în Dunăre și din tot echipajul s-a salvat singur mitraliorul care a putut să înoate până la o șalupă românească.

Dar vorbăria din colțul străzii ne-a fost întreruptă de un fapt cu totul deosebit.

Trei avioane de vânătoare sovietice s-au năpustit asupra orașului trăgând cu mitralierele. Dar nu s-au mulțumit numai cu atât. Au găsit cu cale să se reîntoarcă și să mitralieze și lumea strânsă la o înmormântare.

A urmat tradiționala alarmă, panică și înghesuială, în timp ce avioanele sovietice s-au făcut bineînțelese nevăzute.

Înapoiți în grabă la teren, aflăm noi și interesante amănunte.

Cei trei ruși au crezut elegant și cinstit din partea lor să-și vopsească pe avioane semnele noastre românești. Astfel camuflați, au putut ajunge nestingheriți până la noi. Ba ceva mai mult, au tras și într-un "Heinkel" nemțesc care venea la aterizare.

Noroc că până seara s-au lămurit lucrurile și doi din cei trei "luptători" aerieni sovietici au fost doborâți la înapoiere.

Seara ne-am culcat târziu. Atâtea întâmplări petrecute în timpul zilei se cereau să fie amplu comentate.

*
* *

A doua zi am fost sculați din somn într-un chip destul de neplăcut: ne-au bombardat rușii.

Cum însă tradiția roșie cere probabil ca bombele lor să nu-și nimerească ținta, bolșevicii au respectat și de data aceasta consemnul făcând ravagii... într-un lan verde de ovăz din preajma aerodromului.

După ceai, am fost chemați în sala de informații a Grupului, unde ni s-a comunicat ce avem de bombardat.

Iarăși suntem gata de plecare. Fiecare, preocupat, și-a măsurat cu înfrigurare distanța ce o are de parcurs, și-a notat toate schimbările de cap la compas din cuprinsul traiectului, a făcut calculul timpului dintre repere și și-a rememorat cifrele elementelor ce trebuie puse la vizor înainte de bombardare.

Personalul tehnic de pe teren face ultimele verificări în jurul avioanelor. Toți sunt calmi. Luptând cu viforul de trombă al elicelor, ordinele se încrucișează scurt:

- Schimbați mitraliera din turelă de pe nr.21...
- Puneți contactul la toate bombele de 50...

Vocea liniștită a comandorului Landman stăpânește dintr-o dată tumultul din sala de informații, în care fiecare echipaj, cap de patrulă sau comandant de escadrilă își strunește coechipierii, dându-le sfaturi, indicații și formule strașnice ca să iasă din orice "încurcătură".

"Toată lumea trece la avioane ! Peste 8 minute decolarea. Fiecare echipaj să-și țină bine locul în formație și capii de patrulă să nu mă piardă din ochi. Sunt în avionul cap."

Ne-am sculat cu toții în picioare. Domolind din nou pentru o clipă zgomotul, comandorul Landman adaugă zâmbind:

- Ei, să văd astăzi ce scofală-mi faceți...

Ne împulzim spre ușă, și în câteva clipe suntem în carlingă. Avem toți căștile în cap și hamurile parașutelor prinse strâns peste combinezoane.

Maneta de intercomunicație întoarsă și vocea mitraliorului din fundul avionului îmi ajunge ascuțită în ureche, în ciuda motoarelor care se înfierbântă mugind pe loc, gata să țâșnească peste nemărginirea orizontului.

Deodată, undeva pe câmp un fanion roșu a dat semnalul de plecare. Avionul-cap, avionul comandorului, huruie răgușit și se năpustește înainte în zgomotul motoarelor.

Într-o clipă îl urmăim cu toții.

Pământul fuge vijelios sub noi. Câteva salturi și ne-am dezlipit de teren cu toată încărcătura de bombe și carburanți pe care avionul a înghițit-o în măruntaiele lui de oțel.

Zburăm în formație către nord. Soarele ne poleiește la toți aripele, mângâindu-ne parcă cu sărutul lui de aur.

Pentru o ultimă oară ne aruncăm ochii spre terenul de unde am plecat, înecat în verdeață și în ceața vânăta a dimineții.

... Și ne-am făcut cu toții cruce.

Privesc busola și apoi ceasul: e 7 fără 20.

La locul fixat dinainte, vânătoarea noastră ne-a ieșit în cale pe cer. Săgețile astea mici și sclipitoare în care licăresc privirile calde ale unor prieteni ne fac să nu ne mai simțim singuri în văzduh.

Știindu-ne protejați de acești frați de arme ai cerului, schimbăm direcția de zbor și dintr-un viraj larg spre dreapta ne îndreptăm spre inamic cu soarele în față.

Curând, o vână grea de argint șerpuiește în negura de la picioarele noastre.

Pipăindu-mi microfonul minuscul, fixat sub bărbie în căptușeala căștii de piele, îmi anunț echipajul:

- Atenție băieți, am trecut Prutul !

Nu știu de ce, dar minutele au început să se scurgă din ce în ce mai greu. Cu cât intrăm mai adânc în liniile roșiilor, nodul din gât mi se face tot mai mare.

Să-mi fie oare frică ?... Imposibil, caut să mă conving singur și ca să înlătur orice nedumerire încep să vorbesc cu echipajul.

- Voi ce faceți mă pe acolo ? N-ați dibăcit încă nici un rus-nac ?... Slab, slab de tot...

Deșteptați parcă dintr-o beție letargică, încep toți să vorbească pe nerăsuflăte. Trăgătorul, care stă pe burtă în coada avionului și ține tot timpul mitraliera îndreptată spre pământ, spune indignat:

- Tii, da' prost au mai prăsit ăștia porumbul. Ia te uită, e plin de bălării. Se cunoaște că e bolșevici...

Dar un viraj ușor spre stânga al întregii formații ne oprește brusc tot debitul vocal.

Privesc atent spre dreapta. Jos, pe teren, de sub o muchie de deal, un șirag întreg de flăcări ascuțite licăresc rapid în răstimpuri regulate.

- Trag în noi !

Sus, deasupra noastră, globușoare albe de fum ne arată că rușii n-au țintit bine nici acum.

Mărim viteza și menținem cu îndârjire formația, deși suntem la o înălțime critică.

Secunde trec acum atât de greu, încât înțeleg de ce spun aviatorii câteodată că "le-a stat ceasul".

În sfârșit a sosit și clipa supremă de încordare. În botul nostru se zărește sclipind, neagră și lungă, o gară mare. Toți ne-am trezit strigând în același timp: *Obiectivul !*

Am trecut peste gară strânși ca la defilare.*

* Este necesar de făcut o mică precizare privind formația noastră. Chiar dacă era "strânsă ca la defilare" exista întotdeauna un decalaj de înălțime între avioanele din aceeași formație, neperceptibilă de la sol.

Față de avionul cap, cele din dreapta și din spate zburau puțin mai sus, iar cele din stânga și din spate și mai sus sau mai jos. De fapt nici un avion nu zbura în același plan cu celelalte. Acestei situații i se datora faptul că elementele de tragere ale artileriei inamice de la sol nu erau valabile decât pentru un singur aparat. Cu aceleași elemente nu puteau ochi toate avioanele la rând. Așa puteam să scăpăm printr-o exploziile proiectilelor lor chiar dacă erau țintite corect, căci se spărgeau mai sus sau mai jos de noi.

În ce privește înălțimea, aveam grijă ca în zona critică să nu fie menținută la cifre rotunde, care corespundeau gradațiilor elementelor de tragere de la sol. Pentru asta trebuia să cunoaștem foarte bine cota terenului peste care zburam și să calculăm înălțimea reală la care ne aflăm.

Trage A.C.A.-ul roșu în noi și nimerește mai lesne la grămadă ? Se poate !... Dar trebuie să nimicim obiectivul. E doar cel mai însemnat nod de comunicație al inamicului, unicul punct de unde îi pot veni întărituri sau pe unde va putea să fugă.

Motoarele parcă și ele au înțeles cât de grele sunt clipele prin care trecem și trag vârtos răsucind sfredelul nevăzut al elicei, într-o huruială de furtună răzbunătoare.

Suntem la obiectiv !** Atâta știm.

Bombele au început dintr-o dată să cadă greu spre pământ.

Un fum gros și negru, sclipiri fulgerătoare de foc și un nor mare de rămășițe improșcate în înaltul cerului ne arată că am nimerit în plin. Gara, un pod, depozitele, macazurile, magazinele, șinele și două trenuri cu soldați sunt prefăcute în țărână.

- Uraaaa, uraaaa, se aude răcnetul general al echipajului.

-- Victorie !

- I-am făcut arșice, fraților, adaugă unul mai ghiduș.

Broboanele nădușelii mi-au apărut sub cască. Mi-e nespus de cald și aș vrea ca într-o clipă să fim întorși acasă. Dar calea e lungă și misiunea încă nu s-a terminat.

Parcă inima a început să bată iar mai liniștită. M-am descoperit chiar zâmbind, când am băgat de seamă că nodul ce-l aveam în gât mi-a pierit. Se vede că o fi căzut și el la ruși împreună cu bombele. Dar dintr-o dată telegrafistul strigă în cască:

- Foc ! Foc ! Trag cu tunurile în noi ! Uitați-vă în față... pe stânga... în spate... pe dreapta... peste tot.

Într-adevăr, o ploaie groaznică de obuze se sparg tot mai aproape în jurul nostru. Ne-au prins într-un baraj de artilerie antiaeriană.

Un picaj abrupt și motoarele în plin ne degajează din urgia care ne înconjoară. Proiectilele se sparg mereu în urma noastră și mai sus în același ritm drăcesc. În sfârșit ! Am scăpat !...

Dar un strigăt deznădăjduit ne-a încremenit din nou:

- A căzut unul de-ai noștri ! Se prăbușește la pământ în flăcări.

Privim cu toții consternați. În urma noastră, jos, lângă calea ferată pe care am distrus-o un rug uriaș se nălță către cer. E avionul din spatele nostru care a fost lovit în plin și acum arde doborât.

Și în inima tuturor aceeași întrebare își înfige colții de jăretc: care echipaj o fi ?...

Dar n-am scăpat numai cu atât. Profitând de lărgirea rândurilor noastre, vânătoarea inamică vine să ne atace și ea.

** Obiectivul era gara Basarabasca, important nod de cale ferată din sudul Basarabiei.

Un avion din formația noastră e asaltat de un bărzăun tărcat și foarte ager, care-și scuipă focul prin patru mitraliere.

Ta, ta, ta, ta... intervenim și noi. Mitralierele noastre însă l-au pus pe fugă. Dintr-o răsturnare fulgerătoare vânătorul roșu s-a desprins de lângă noi. Se întoarce la tovarășii lui de formație, pentru ca apoi să atace din nou pe cine i-o cădea în față.

Dar noi gonim de zor. Am ajuns acum jos de tot și avioanele suieră pe deasupra copacilor.

Trecem, în sfârșit, Prutul !

Ajungem cu bine acasă și roțile avionului ating iarăși pământul românesc.

Dar jos ne așteaptă o nouă și dureroasă veste. Încă un echipaj lisește la apel.

Zece camarazi dragi și pricepuți au căzut la datorie... Dar misiunea a fost îndeplinită.

După aterizare, escadrilele sunt adunate în careu. O comandă scurtă. Trupa prezintă arma pentru onor.

Comandorul, cu vocea tremurândă, citește apelul celor căzuți la datorie:

Locotenent Monciu Petre.

Locotenent Stăncescu Alexandru.

Radio-telegrafist, sergent Gheorghiu Cezar.

Mitralior de bord, sergent Nătuiu Dumitru

Sub-maestru Adam Eugen.

Sublocotenent Banu Gheorghe.

Sublocotenent Ciobanu Constantin.

Sublocotenent Vlaicu Aurel.

Mitralior de bord, sergent Purcărin Ilie.

Mitralior de bord, sergent Moiescu Vicențiu.

La toți ne licărește în coada ochiului o lacrimă răătăcită.

- Ah ! cu câtă îndârjire o să plecăm mâine iară !...

Ceva mai târziu trecem la sala de informații.

Fiecare șef de bord, calm, cu vorbe cumpănite, dă raportul.

Ne facem toți că nu băgăm de seamă locurile rămase goale pe băncile din jurul mesei pe care stă întinsă o hartă mare.

Cineva, cu glas sfios, după ce arată cum și-a efectuat bombardamentul, spune că ar fi văzut deschizându-se o parașută...

Dar nu se știe dacă era "ceva" atârnat de ea.

*

* *

Au mai trecut câteva zile.

Nu știu câte, căci de mult, aici pe front, filele calendarului nu mai au nici o însemnătate.

Ce zi e azi ? Pe cine mai poate să intereseze ?

E luni, e vineri sau e joi, tuturor ne e totuna.

Avioanele și echipajele noastre n-au mai plecat în misiune.

Totuși, în fiecare dimineață ne-am sculat gata să pornim la datorie.

Primeam regulat un obiectiv de bombardat. Dar ora "H" a decolării nu se mai comunica.

Stam toată ziua încordați, pitiți în umbra dreptunghiulară a avioanelor și așteptam.

Așteptam ordinul de declanșare a misiunii.

Așteptam să ne luăm zborul, să ne descătușăm nervii și creierul de cingătoarea de foc care ne măcina.

Așteptam mereu. Așteptam toată ziua.

- Ah !... Mi-aș da solda pe-o lună, numai să pot trage o raită pe la ruși..., spuneau îngândurați băieții.

Căci misiunile care se anunțau în fiecare dimineață erau promițătoare:

"Bombardarea unui vas portavioane sovietic ce se apropie de Constanța."

Sau:

"Distrugerea navelor rusești care ar încerca să debarce trupe la Sulina."

Dar ce folos, marele vas portavioane, visul nostru cu care ne amăgeam orele de reverie romantică de la umbra profundorului, nu se hotăra niciodată să se apropie de malul nostru ca să-i plasăm și noi măcar câteva bombe.

Nimic !

Nici vapoare, nici trupe care debarcă, nimic.

Ordinul să le bombardăm nu mai vine.

În schimb, dorința de a da ochi cu ruși ne e oarecum satisfăcută. Însă în mod invers de cum ne așteptam: vin ei la noi.

Dar bombele lor parcă sunt vorbite cu ai noștri. Sau nu explodează sau cad atât de departe încât renunțăm să ne mai deplasăm până la ele; nu de alta, dar să nu ne vină ordinul de plecare în misiune între timp.

O singură dată era cât p-aci să ne turtească un avion. A fost, probabil, din greșeală.

În restul timpului facem lectură.

Aflăm astfel de isprăvile vânătorilor noștri de la Constanța. Locotenentul Agarici e citat cu ordin de zi pe armată.

Noi,ăștia de la bombardament, nu-l cunoaștem.

La noi piloții, oamenii aceia stăpâniți și tăcuți, nu au niciodată ocazia să fie vedete. Fac doar parte dintr-un echipaj.

Da, anonimul și stereotipul echipaj, care răspunde printr-o cifră și vorbește printr-un om: șeful de bord.

- Echipajul 20 !

- Prezent !

Pe noi n-o să ne vadă nimeni singuri prin gazete. Suntem întotdeauna cinci.

Cinci oameni, cinci prieteni, cinci luptători ai aerului, cinci frați pe viață și pe moarte.

Și totuși, ce frumos e echipajul ! Ce splendid e în tot anonimatul lui, în tot complexul lui de vieți înfrățite.

La noi bombardierii, vorbele în zbor au devenit de mult inutile. O singură privire, un gest făcut în pripă și toți au înțeles.

Robi legați prin fire nevăzute de păianjenul ucigător al obiectivului, care ne privește prin ochii de văpaie ai tunurilor sale, noi bombardierii trebuie să îndurăm în aer întotdeauna o luptă inegală.

Greoi și cu viteză mică, zmulgând pământului greutatea câtorva zeci de tone, nu putem afla niciodată salvarea marilor acrobații.

Noi nu atacăm în aer.

Suntem doar fugăriți.

Și totuși ni-e drag bombardamentul.

Suntem mândri că ne putem numi "ciocanul de foc" al țării și știm că un bombardament precis de-al nostru, făcut în inima liniilor dușmane, face mai mult decât zece avioane doborâte.

Și ne mai e drag fiindcă ne-am învățat să fim în echipaj cinci oameni, dar o singură voință.

*

* *

În sfârșit, a sosit !

Ordinul de plecare s-a îndurat să se strecoare prin pâlnia telefonului și din gură în gură s-ajungă până la motoarele care și-au pornit vesele palpităția de oțel a eșapamentelor.

Aseară am "strâns relațiile" cu camarazii noștri germani, cu care stăm pe același teren de bază.

Și s-au băut frățeste o sută de sticle de bere și optzeci de litri de vin.

Azi suntem gata iarăși de război.

Am decolat la 4 jumătate. E după-masă și e cald.

Cămășile, sub combinezoanele noastre de piele, le simțim ca niște comprese ude.

După ce ne-am desprins roțile de pământ, privesc atent ceasornicele de bord: viteza, turațiile, presiunea...

O picătură grea de sudoare mi s-a scurs de sub cască și îmi lunecă perfid pe nas.

Ce cald e astăzi...

Avionul nostru urcă mereu. Suntem atenți tot timpul ca să nu lărgim formația. Pe furiș mă uit la echipaj. Azi sunt cu altul. Sunt cu avionul 20.

De dimineață, ieșind de la postul de comandă, adjutantul Livovski a venit râzând spre mine:

- Domnule sublocotenent, nu vrei să mergi cu mine ? N-am șef de bord pe 20...

Și-acum sunt cu el în aer. Stăm cot la cot la postul de comandă al Heinkel-ului nostru, tăcuți și liniștiți. Zburăm doar în misiune de război.

Privesc iarăși tabloul de bord. Suntem la 2000 de metri înălțime.

Livovski, sau Rică, cum îi spun băieții, e rezervist. Funcționar la o mare societate bucureșteană la care era mobilizat pe loc, a preferat să vie aici printre noi să zboare, să-și facă datoria, să cadă poate mâine pentru țara asta pe care o iubește atât de mult.*

Adjutantul stagiar aviator de rezervă Livovski Aurel ne e camarad de escadrilă și ținem toți la el.

Și avionul nostru, huruindu-și monoton simfonia drumului, zboară înainte.

Am ajuns deasupra aerodromului de unde luăm vânătoarea care trebuie să ne însoțească.

Un viraj larg pe-o aripă și privim jos:

- Uite-i că vin ! Au început să decoleze.

Schimbăm direcția. Îi dau lui Rică cifra noului cap la compas.

* Pare prea romantic sau neverosimil azi, dar pe vremea aceea oamenii aveau pentru ce să-și iubească țara.

Suntem la 2300 metri înălțime.

În spatele meu s-a așezat cineva. Mă întorc mirat: e adjutantul-șef Truică Florea.

– Ce cauți aici ? Te știam la bază.

Dar Moș Florea nu-mi aude glasul. N-are cască și microfonul meu prins la gât nu-i mai poate transmite nimic de-a lungul firelor.

Săracul Truică !

Cu gesturi largi, cu mimică și chiar câteva șoapte pe care mi le-a răcnit în ureche, el caută să-mi explice.

În sfârșit l-am înțeles.

Sosit în ultimul moment pe aerodrom, tocmai când avioanele stau gata de plecare, deși aflase că merg eu în locul lui, nu s-a îndurat să stea acasă.

Zbura doar echipajul lui.

Și când – după încercarea motoarelor pe loc – făcusem semn să se ridice calele din fața roților ca să pornim spre locul de decolare, Moș Truică, grăbit, cu capul gol, se strecurase în avion prin trapa de sub burtă.

Voia neapărat să zboare.

Acum stă surâzând în spatele meu. E mulțumit de surpriza ce mi-a făcut.

Prutul l-am trecut de mult.

Printre spărturile cerului capitonate pe margini cu nori vineți abia se zăresc jos dealurile ondulate molatec ale Basarabiei.

Suntem la 3 000 de metri și ne e frig. Nădușeala de jos ne-a înghețat de mult pe spinare.

Stau zgribulit și mă gândesc la adjutantul Truică. E numai în haină și are peste 45 de ani.

Cine l-o fi pus să meargă ? Are doar nevastă, copil și încă un război în spate.

Dar cerul sub noi începe treptat să se întunece. Norii sunt tot mai deși, mai negri și mai amenințători.

De câteva minute nu mai zăresc deloc pământul.

Mai trece un timp și noi zburăm mereu tot înainte. Jos, sub plapuma de nepătruns a norilor, rușii nici nu ne bănuiesc.

Ah, ce surpriză o să le facem !...

Deodată, avionul din cap a început să pice.

Îl urmăim.

Picajul devine din ce în ce mai accentuat și ne îndreptăm cu motoarele huind fantastic spre marea răscolită de nori.

Încă două-trei frânturi de secundă și ne afundăm cu totul într-o ceață albicioasă și mată.

Am impresia că m-a băgat cineva cu capul într-un hârdău cu lapte. Ceața și aburul opac al norului se prelinge peste botul transparent al avionului care le sfâșie. Privesc din nou la aparatele de bord. Coborâm normal cu 5 metri pe secundă.

Dăm iarăși de lumină. Dar o lumină cenușie și rece de-ți face frig în spinare.

Aici jos, sub nori, plouă.

Livovski îmi face semn cu mâna și apoi mă lămurește:

- A fost cam gros plafonul...

Eu mă gândesc la soarele de sus. Ce bine era acolo !...

Privesc din nou la altimetru: 400 metri.

Zburăm acum peste dealuri și ne îndreptăm spre Chișinău. Acolo, undeva la sud, în preajma orașului, trebuie să găsim un aerodrom înțesat cu avioane bolșevice.

Îl vom găsi oare ?

Locul nu-l cunoaștem decât cu aproximație. O fi la Ialoveni sau poate la Sângera.

Nu știm precis. Zburăm totuși înainte cotrobăind cu privirea prin toate vâlcelele.

Nimic.

Dar căutarea nu ne fu de lungă durată. Undeva pe stânga, după muchia verde a unui deal ne apare aerodromul.

Livovski mi-l arată cu degetul.

- Pe el ! Dă drumul la bombe !...

Avioanele patrulei noastre fac toate un viraj abrupt pe stânga și revin direct deasupra obiectivului.

Suntem atât de jos, încât vedem perfect tot ce se petrece pe teren.

Bolșevicii nu se așteptau la incursiunea asta.

Au rămas toți încremeniți în mijlocul aerodromului.

Pe două laturi ale câmpului de aterizare vreo cincizeci de avioane bolșevice stau aliniate perfect pe două rânduri.

Sunt aparate biplane, albe, cu planul superior mult mai mare decât aripile de jos. După cât putem să ne dăm seama în fugă, sunt avioane de recunoaștere îndepărtată și bombardament ușor.

Cine știe câte escadrile or fi adunate aici ?

Dar n-avem timp să ne dăm vreun răspuns la întrebare și bombele noastre au început să cadă în dără peste tot aerodromul.

Ca niște jucării, pulverizate de cine știe ce ciclon nevăzut, avioanele toate sar în aer.

De la înălțimea asta nici nu era greu să lovești în plin.

O ultimă privire la altimetrul de lângă vizor: zburăm sub 400 de metri.

În fumul exploziilor de jos oamenii nici nu se mai zăresc. În orice caz, nu le merge bine.

Mi-am terminat bombele peste șirul de avioane.

N-am timp însă nici să închid trapele ce stau desfăcute sub burta fuselajului, că în marginea cealaltă a terenului văd o baracă văruiată care ne iese în cale.

În jurul ei soldații ruși mișună ca niște furnici mari și cafenii.

Trebuie să fie bucătăria, căci sub un pom, ceva mai la o parte, se vede un cazan mare și cu omenire împrejur.

Înainte ca să mă mai gândesc, m-am trezit cu mitraliera în mână.

Primul încărcător l-am golit dintr-o singură rafală.

Toată în plin !

Mulți din oameni au sărit în lături, alții s-au rostogolit gesticulând dezarticulat. Am impresia că sunt niște marionete cărora o mână nevăzută le-a rupt dintr-o dată sforile.

Nu știu de ce, dar nu mă mai pot opri. Mi-e pumnul încleștat pe mânerul mitralierei și trag mereu, trag în neștire schimbând încărcătoarele automat, cu mâna stângă.

Baraca de scânduri a dispărut de mult sub noi. Ardea cu flăcări uriașe.

Mă uit la fața lui Livovski. Are un surâs atât de straniu întipărit pe masca lui de ceară, încât nu-l mai recunosc.

... Și trag mereu cu mitraliera...

Din haosul de foc în care m-am înecat m-a trezit artileria antiaeriană.

Trage de zor în noi și exploziile izbucnesc amenințătoare în toate părțile.

Suntem abia la 300 de metri înălțime. În fața noastră, Chișinăul apare alb și perfid ca o momeală pentru șoareci.

M-am dezmeticit complet.

Privesc în toate părțile după formație, dar n-o văd nicăieri. Pe cer, sub norii grei de ploaie, doar exploziile obuzelor mai umplu spațiul înveninat al cerului.

Ai noștri nu-s.

Probabil că au degajat imediat după bombardament întorcându-se direct acasă. Cine știe unde-or fi acum ?

Mai facem câteva viraje în lamă de cuțit și scăpăm la milimetru de câteva obuze destinate nouă.

Deodată, Truică mă bate pe umăr.

- Ce este ?

Cu un gest scurt îmi arată spre lansatoarele din interiorul avionului. A mai rămas o bombă.

Cum aveam încă trapele deschise, mă scol de la locul meu și mă reped pe culoarul dintre locașurile bombelor și o declanșez cu mâna.

Era o bombă de 225 kilograme...

M-am înapoiat în carlingă.

Tunurile de jos tot mai trag în noi.

Livovski mă întreabă răstit:

- Pe unde s-o iau ? Spune-mi, hai fuga !...

Să mă uit la busola înnebunită de atâtea viraje, să-mi scot harta și să mă sor pe ea capul la compas e o imposibilitate.

Dar vocea lui Livovski devine poruncitoare:

- Pe unde ?!... Hai, că ne doboară...

De-abia acum îmi dau seama de toată răspunderea ce o am la bord. Avionul ăsta mare, tot echipajul e în seama mea.

Am să pot oare să-l duc bine ?

Deznădăjduit privesc împrejur. Am trecut peste Chișinău. De-a lungul căii ferate care iese din oraș, altă baterie antiaeriană ne-a luat iarăși în primire. Dar nu mai privesc exploziile care se sparg în jurul nostru. O singură întrebare îmi munește gândul: încotro să-mi îndrept echipajul ?

Deodată, o licărire de lumină mi-a îmbălsămat sufletul. În fund, pe stânga, sub baza neagră a unui nor, se vede ceva roșu. E soarele care apune.

Și fără să stau în cumpănă răcnesc cât pot în microfon:

- Ține cap compas pe soare !

Am coborât la 50 de metri de pământ.

În goana noastră nebună peste holde și păduri mergem drept spre Prut.

Truică s-a culcat pe burtă în botul Heinkel-ului și ține cu amândouă mâinile mitraliera.

În timp ce caut să găsesc poziția avionului pe hartă, mă gândesc - fără să vreau - că nu suntem într-o situație prea fericită.

Singuri, fără protecție de vânătoare și rătăciți de patrula noastră de bombardament putem fi oricând o pradă ușoară pentru avioanele de vânătoare sovietice care ar avea norocul să dea peste noi.

Dar în chestia asta, îmi zic eu, mai joacă rol și ce e scris omului și pe de altă parte nici Prutul nu mai e departe.

În sfârșit îl zărim și în câteva clipe sărim peste el.

Pe malul rusesc, mii de găuri negre împrăștiate într-un lan de păpușoi arată că artileria românească și-a spus cuvântul și în sectorul ăsta.

Mai avem puțin de zburat și ajungem acasă.

Undeva pe drum, de-a lungul unei șosele, o unitate de cavalerie românească ne-a salutat fluturându-și capetele.

Ce păcat că nu le putem răspunde !...

În orice caz, nouă ne crește inima.

La teren aterizăm cu 14 minute întârziere față de restul patrulei, după un zbor de 2 ore și 25 de minute.

A lipsit puțin ca celelalte echipaje să ne creadă "cu grădinița pe stomac".

Seara, în magazia de efecte a Grupului, în care Moș Truică își aranjase dormitorul (era doar majur de escadrilă), am băut un pahar de profiriu cu echipajul în cinstea misiunii îndeplinite și în special a găurilor de schije pe care le-au găsit mecanicii în planurile și fuselajul avionului 20 după aterizare.*

*

* *

* I se spunea "Moș Truică" cu o nuanță de condescendență dar și de familiară afecțiune. La cei 45 de ani ai săi, ni se părea normal să-i spunem așa, fiindcă în echipajele noastre nu depășea nici unul vârsta de 30 de ani.

Profitând de un transport de materiale de la baza Flotilei din Brașov, care se efectuau săptămânal cu autocamioane "Ford Marmon" de construcție americană, adjutantul-șef Truică adusese pentru uz propriu un butoi cu vin din via sa ce o avea în regiunea Târnavelor. Cred că era chiar profiriul de care era vorba mai sus.

Inițial, a plănuit să ne vândă și nouă ca să ne mai îndulcească puțin viața militară și de front. Bineînțeles, "acțiunea vin" se petrecea noaptea, în mare conspirativitate, ca să nu afle "ștabii".

Totul a mers strună, dar cum băieții susțineau că n-au bani până la primirea soldei, Moș Truică s-a hotărât să dea vinul pe datorie, pe bază de evidență ținută într-un caiet de "dictando".

Până la urmă, s-a "pierdut" caietul și nimeni n-a mai plătit nimic. Moș Truică nu s-a supărat.

Tot el, ca majur de escadrilă, ne împărțea la toți membrii echipajelor țigări "regale roșii" (era vorba de ambalajul lor, nici o legătură cu vreo culoare politică). Cum nu eram fumător, încercam să fiu în rândul lumii, fumând câte două țigări în același timp. Cum experiența n-a reușit, m-am decis să ofer porția mea de "regale roșii" celorlalți, care erau mai amatori ca mine. Era un fel de mini-pomană pentru sufletul celor căzuți.

De Truică mă mai leagă și "episodul conservelor".

A mai trecut o noapte.

O noapte dormită la noi, la "Hotel Rogojină", alături de Radu Boldur, care în loc de saltea și-a pus sub pătură câteva plăși de camuflaj înghesuie una peste alta.

În fund, într-o cămaruță, avem doi oaspeți noi. E adjutantul major t.r. Raul Gheorghiu și camaradul lui de înghesuială locotenentul de rezervă Matei Ghica Cantacuzino.

Ne împacă toți foarte bine. Seara stăm până târziu de vorbă, fiecare în felul lui. Boldur, cu ochelarii pe nas, rumegă nu știu ce imprecizațiune cronică la adresa "prietenilor" lui bolșevici. E bineînțeles ocupat cu eterna-i cafeluță. Gheorghiu fluieră dezlânat. Ghica tace. Eu vorbesc.

Când ne-am săturat de discutat și după ce Radu și-a băut cafeaua, ne culcăm.

N-ar spune nimeni că la război aviatorii sunt atât de cuminți.

Pe săliță, în patul lui de sârmă, ordonanța noastră colectivă, "domnu' Vana", doarme liniștit.

O singură dată, când ne-au căzut cele două echipaje, ieșindu-și din cotidiană bolboroseală, ne-a onorat cu un "panseu".

- Domnu sulucutinient, avioanele e periculoase !..

*

* *

Aici filmul derulării acestui jurnal de război se întrerupe.

După 50 de ani de la cele petrecute, pot face o incursiune mai amplă în trecut, sau față de acele zile fierbinți, în viitorul care a urmat.

Deci să revenim la "Hotelul Rogojină" de pe aerodromul militar de la Ziliștea, de unde porneau escadrilele noastre în misiunile lor

Ministrul aerului de atunci, generalul Gheorghe Jienescu, luând într-o zi masa cu personalul navigant, la popota Grupului 5 la care mâncau toți zburătorii - de la Comandor la ultimul trăgător aerian - a apreciat că meniul ar putea fi îmbunătățit.

De aceea, ne-a trimis ulterior un camion cu conserve din București, donate aviatorilor de fabricanții respectivi. Porția destinată escadrilei era gestionată de Moș Trucă. El era acela care ne împărțea la fiecare câte o cutie pe zi. Era un fel de loz în plic, fiindcă nici o cutie nu avea etichetă, iar formatul lor era foarte diferit.

Cum la popotă masa era bună, am strâns cutiile să le trimit bunicii mele la țară în Moldova, iar Trucă mi-a dat voie să aleg după pofa inimii. Am ales numai cutii mari și lungi, sperând că în ele să găsec conserve de pește.

Dar surpriza a fost mare. Am găsit în ele numai porumb fiert. L-am mâncat cu plăcere abia peste doi ani, la bunica, de Crăciun, în vârful dealului, la via din Mândrișca.

de război și unde locuia Radu Boldur și cu mine în bucătărie și Matei Ghica-Cantacuzino și Raul Gheorghiu în cămară.

Pentru completarea culorii locale, trebuie să amintesc faptul că pe rogojina din dreptul patului meu era prins un afiș mare cu litere roșii care făcea reclamă romanului "Am fost un imbecil", scris de mine și apărut în editura "Cugetarea" a lui Georgescu-Delafras, înainte de a fi concentrat. Despre acest roman, eruditul om de litere *Mihai Niculescu* (plecat la Londra imediat după războiul din est; după ce a fost rănit grav pe front într-o unitate de vânători de gardă și de unde nu s-a mai întors) a scris în "Universul literar" că: *"va zgudui – suntem siguri – multe obezități intelectuale"*.

Nu știu dacă a fost chiar așa, dar romanul s-a epuizat repede, probabil din cauza titlului său insolit.

În afară de afiș, stârnea interesul vizitatorilor și ceasul meu deșteptător numit "Gheorghe", care legat cu o sfoară petrecută după un cui bătut lângă tavan, avea în cealaltă extremitate prinsă o piatră de râu de aceeași greutate cu el. Astfel "Gheorghe" putea fi stabilizat la orice înălțime între pat și tavan, ca să nu deranjeze timpanele sensibile ale celorlalți locatari. Era coborât din tavan numai când era nevoie să fie întors sau voiai să afli ora. Ceasul "Gheorghe" aparținuse unui unchi care făcuse cu el armata în timpul primului război mondial.

Despre Radu Boldur, țin să precizez că îl cunoșteam de când făcusem pilotajul civil la Otopeni, unde el era comandantul aeroportului pe care funcționeam pe atunci – în 1938 – trei școli de pilotaj ("A.R.P.A.", "Cantacuzino" și "C.F.R.").

Și acum să ajungem la prietenii din cămară.

Matei-Ghica Cantacuzino era de profesiune prinț, bineînțeles mare sportiv și plin de "money". Fiindcă făcuse studiile în Anglia, i se spunea "gentilomanul". Avea câteodată un umor sec și câteodată puțin sarcastic. În concluzie, băiat bun (fără ifose sau cu nasul pe sus).

Raul Gheorghiu făcuse dreptul, avea o soră bine cunoscută în baroul de Ilfov, Lissette Gheorghiu, care lucra cu Aurelian Bentoiu, om politic și mare avocat.

Raul semăna puțin cu Titulescu, însă ceva mai înalt și mai bine făcut. Avea o nonșalanță boierească, fără ostentație, care îi ședea bine. Și el era băiat bun.

Și acum faptele:

Când echipajele noastre erau libere, mergeam toți patru la Buzău la baia populară și apoi la o friptură și un șpriț la o cârciumioră peste drum de primărie.

Acolo am cunoscut pe soția lui Matei, care înainte de a se căsători purta numele unei frumoase păduri din nordul Moldovei: Guranda. Venise să-și vadă soțul pe front și fiindcă nu putea fi găzduită la baza noastră operativă de la Ziliștea, ședea la o prietenă din Buzău.

Ca să o descriu pe doamna Ghica mi-e foarte greu. În orice caz, după cum spuneau ceilalți băieți din escadrilă care o văzuseră în treacăt "pe Corso", la Buzău, era "trăznet rău" sau în jargon româno-franco-birjar: "Tuta fé mișto bocu !".

Boldur și cu mine, mai mult cu baia și mai ales cu spritul, nu am băgat de seamă ce se întâmplă și cum se încurcă itele între Raul și doamna "Trăznet".

Și s-a lăsat cu amor mare. Raul fugea noaptea, înfruntând orice riscuri, cu mașina lui (un "Hanomag" destul de vetust și veșnic jegos)* la Buzău și se întorcea spre ziuă tiptil și cu ochii scoși, afirmând că e "gata de zbor". Noroc că echipajul lui era mai mult în rezervă. Matei, care constata lipsa colegului de "culcuș" o atribuia unei idile cu fata cantonierului de lângă gara Boboc, care era aproape (și gara și fata). Până la urmă totuși, știam toți unde se duce, numai soțul nu știa, conform formulei clasice. Boldur a pus însă lucrurile în punct și l-a avertizat pe Matei că "a rămas pe dinafară". Cei doi camarazi în cauză au mers să discute pe marginea lizierei de salcâmi, iar Boldur și cu mine i-am urmărit cu atenție pe geamul camerei noastre.

Nu știu ce și-au spus, dar după vreo zece minute i-am văzut că și-au strâns mâna.

În rest, relațiile au rămas ca mainainte, ca între gentlemeni.

Atâta doar că la viitoarea noastră "ieșire" la Buzău, Matei s-a întors cu noi la Ziliștea, iar Raul a rămas "să o conducă pe doamna acasă" și iar a venit tiptil și cu ochii scoși. Numai că de data asta știa și Matei de unde vine.

În toamnă, Matei Ghica a divorțat, iar doamna – imediat după trecerea termenului legal – s-a măritat cu Raul Gheorghiu. Ca să vezi ce se putea întâmpla și la hotelul nostru "Rogojină".

* * *

* Cu tot aspectul ei inocent și anonim, mașina lui Raul avea o mare importanță pentru noi. Era dotată, sub tabloul de bord, cu un aparat de radio "Philips" cu care ascultam seara – în mare taină, la ora 10 – Radio Londra. Pentru asta legam de antena mașinii un fir de liță pe care îl agățam cu celălalt capăt într-un salcâm.

Bineînțeles, comentariul știrilor nu depășea "clubul" nostru închis care era "Hotel Rogojină".

În iunie 1943, după iarna în care căzuse Stalingradul, Matei Ghica se afla pe aerodromul militar de la Ianca, din județul Brăila și tot pe "Heinkel 111", având gradul de căpitan aviator de rezervă în escadrila 78.

Într-o duminică, fiind ofițer de serviciu pe unitate, a fost chemat de la masă la corpul de gardă, deoarece era căutat de un colonel și doi ofițeri veniți de la București. De fapt, toată chestia fusese aranjată. "Vizitatorii" au pătruns în unitatea militară și s-au făcut nevăzuți. Ei fuseseră aduși chiar de Matei, în ajun cu mașina sa personală (un "BMW" negru).

Printr-o "stranie coincidență" avionul era în probe de motor chiar din dimineața aceea, la cererea pilotului și fusese alimentat de mai multe ori, acum fiind plin la capacitate completă, inclusiv un rezervor auxiliar montat în fuzelaj. ("Heinkel"-ul își făcea plinul normal cu 3 000 litri benzină specială, care îi permitea o autonomie de zbor de 7 ore la viteza de croazieră de 360 km/oră, ceea ce îi dădea o rază de acțiune de peste 2 500 km, în cazul că nu se mai întorcea la punctul de decolare.)

La avion se găsea maistrul mecanic Ganea, care verifica închiderea capotajului motorului drept, unde se semnalase un zgomot suspect. Când i-a spus pilotului, care între timp se urcase în carlingă, să pornească și motorul drept (stângul era deja pornit) acesta a început să-l ambaleze treptat, pornind să ruleze pe teren deoarece calele fuseseră îndepărtate.

Avionul a decolat direct de pe locul unde era parcat (fiind orientat de la sol pe direcția est) fără a-și mai lua locul pe culoarul respectiv de zbor, cum era regulamentul.

Alarma a fost dată de maistrul mecanic Ganea, care se afla pe aripă avionului și a fost proiectat de suflul elicelor la pământ, când motoarele au fost puse în plin în mod intempestiv și neașteptat.

Până să obțină legătura telefonică cu Comandamentul aero a trecut mai bine de o jumătate de oră. În acest timp, "Heinkel"-ul fugar ajunsese deja deasupra Mării Negre. În el se aflau – în afară de pilot, căpitanul aviator de rezervă Matei Ghica-Cantacuzino – și marele om de afaceri Max Aușnit, deghizat în colonel și un inginer Racotă; pe cel de al treilea "pasager" nu l-am reținut.

După spusele lui Matei, a zburat la 50-60 de metri înălțime, direct spre est, îndreptându-se spre Marea Neagră. Din cauza altitudinii joase nu putea fi detectat de radarurile germane și în caz de alarmă, vânătoarea l-ar fi căutat deasupra Dobrogei și nu deasupra Mării Negre unde, teoretic, nu avea ce căuta. Dar având o autonomie de zbor confortabilă, și-a permis acest ocol pentru siguranța pasagerilor și liniștea lui sufletească.

Ajuns în dreptul Crimeii, a mai făcut un viraj de 90°, ținând cap la compas direct spre sud, luând treptat înălțime. Peste Turcia a zburat la altitudine mare, deasupra norilor, fără nici o problemă.

Când a calculat că a ajuns deasupra Siriei, unde erau trupele engleze, a spart plafonul de nori într-un picaj prelungit și a fost imediat interceptat de două avioane de vânătoare britanice "Spitfire" care l-au încadrat și l-au obligat să aterizeze pe un aerodrom militar, se pare că din Cipru. Ulterior a fost dus la Cairo.

Acolo s-a prezentat "autorităților locale" cu întreg "echipajul" său. Noroc că pe sub combinezonul de zbor era îmbrăcat în uniformă militară de aviator român.

La unitatea sa a fost dat ca dezertor la inamic.

* * *

Matei Ghica s-a întors în țară prin toamna lui 1944, fiind reprimat (cu greu) cu gradul de căpitan aviator în armata noastră, dar, la cererea insistentă a britanicilor, cu postul la Misiunea militară engleză din București (din strada Nicolae Iorga) ca ofițer de legătură.

M-a căutat acasă și m-a invitat la el la un chef țeapăn.

Locuia într-un apartament de lângă biserica italiană, deasupra unei florării.

În loc de nevastă, avea un personaj (distins) feminin care făcea onorurile casei. În capul mesei era Matei și prietenul lui de "culcuș" de la "Hotelul Rogojină", Raul Gheorghiu (care divorțase între timp).

Și "s-a navigat" cu șprițul până la ziuă, în final lăsându-se cu o "ceață deasă" de nu se mai vedeau nici măcar șireturile de la pantofi. Această "ședință de strângere a relațiilor" s-a repetat, spre bucuria deplină a tuturor participanților.

Am aflat cu acest prilej, în amănunt, cum s-a făcut fuga de la Ianca. Întrucât printre cei invitați s-a aflat, într-una din seri, și prietenul meu ziaristul *Vily Firoiu*, povestea s-a bucurat și de o anumită publicitate în presa de atunci.

Pe Vily Firoiu îl cunoșteam de mult, pe când eram reporter de fapte diverse la "Universul". Lui îi vândusem în 1939 mașina mea pe nume "Antigona" (un "Ford" de 8 cilindri în V, decapotabil) cu care fusesem împreună la multe reportaje de senzație. Printre acestea a fost și cel intitulat "*Răpirea Antigonei*" (de unde s-a tras și numele mașinii). Era vorba de "răpirea" fiicei unui general de către un frumos locotenent. Cum totul s-a terminat cu un "happy end", reportajul – agrementat și cu suspans – a avut un deosebit succes de public.

La rubrica umoristică, Matei ne-a povestit unele întâmplări mai recente, de când devenise "persoană oficială" la noi în țară, fiind ofițer de legătură pe lângă Misiunea militară engleză.

Am reținut participarea lui la o vânătoare organizată de Guvern, la care un general sovietic adusese în loc de tradiționala pușcă de vânătoare, un pistol automat. Cum Matei și-a exprimat totala dezaprobare față de folosirea acestui gen de armă la vânătoare, generalul l-a apostrofat enervat:

- *Tu burjui ?**

La care Matei Ghica-Cantacuzino i-a răspuns cu cel mai mare calm, desigur englezesc:

- *Niet ! Minea cneaz !***

Cât despre activitatea lui la englezi, sau de soarta avionului său, n-a suflat nici un cuvânt.

* * *

După doi ani, Matei, fiind "lăsat la vatră", a plecat definitiv din țară, tot cu "Heinkel"-ul 111 împreună cu Raul Gheorghiu și încă alți câțiva prieteni. Am fost solicitați, Radu Boldur și eu, să participăm la această "ieșire" în calitate de navigatori, dar am refuzat amândoi. Voiam să fim aici "când o trozni baraca comunistă". (Halal orientare politică, nu ?)

Avionul folosit a fost un "Heinkel" 111 ieșit din reparație de la Buzău și care trebuia predat rușilor pe aerodromul Pipera din București. Pilotul, în loc să aterizaze la locul indicat, conform unei înțelegeri secrete, a zburat ceva mai la sud și și-a pus roțile pe un izlaz așezat lângă șoseaua ce duce la Oltenița, unde în timpul războiului fusese instalat un teren auxiliar de aterizare camuflat. Acolo toți "excursionistii" îl așteptau simulând o petrecere la iarbă verde.

Și când te gândești că la acel "picnic" eram invitat și eu...

Dar să reluăm filmul jurnalului de război de acolo de unde a fost întrerupt.

*

* *

De dimineața, când mă spălam pe dinți, ne-au făcut rușii iar o vizită, cu bombardierele lor.

* Tu ești burghez ?

** Nu ! Sunt prinț !

Bineînțeles, efectul zero.

Mai târziu, au aterizat pe terenul nostru două Heinkel-uri de vânătoare, venite pentru protecție.

Simpatici băieți, dar cam pozează în "îngeri păzitori".

La ora 11 jumătate, escadrila "Costea", care n-a ieșit ieri cu noi la inamic, a plecat în misiune să bombardeze trupele roșii în retragere.

E prima dată când pleacă un avion la bolșevici din Grupul nostru și nu merg în misiune.

Eu sunt însă din altă escadrilă. Sunt de la "Anton".

Noi care am rămas acasă, am ieșit să vedem cum decolează "frații".

Privim cu mare interes căci în toată escadrila care zboară e numai tineret la bord.

Toate au mers bine.

Un singur avion ne-a dat emoții: nr. 7. Motorul stâng nu-i dădea turația necesară și s-a înapoiat.

Ne-a fost frică să nu pățească ceva până să ajungă să-l pună întreg jos.

Dar sublocotenentul Gănescu a fost tare.

– "Vezi mata, era cât peși să fie nasulie"...

Și râdem cu toții de voia bună a lui.

După două ore, "puștii" s-au întors.

Au făcut treabă bună, dar lipsește un echipaj de la patrula a doua.

Din fericire, peste câteva minute, un telefon liniștitor ne sosește de la un aerodrom din apropiere.

Avionul nr. 2 – echipaj adjutantul Băjenaru și adjutant Zaharcu – a aterizat forțat acolo.

Se pare că a încasat vreo 38 de gloanțe și au avut un pic de foc la bord.

După-masă, alte șase Heinkel-uri pleacă în misiune.

Echipajele au ordin să bombardeze gările de la Tighina. Vremea era însă foarte proastă. Nori groși la orizont ne arată că la ruși este furtună.

Avioanele plecate n-au putut să ajungă până la obiectiv.

S-au mulțumit băieții doar cu o gară aruncată în aer pe traseu și două trenuri cu soldații roșii prefăcute în țandări.

Seara, la masă, am fost înștiințați că mâine ieșim în misiune "cu toți puii".

Ghinion.

A doua zi ne sculăm cu noaptea în cap și plouă.

Plouă, plouă într-una, plouă atât de mult încât pământul desfundat nu îngăduie avioanelor noastre să se dezlipească de teren*.

Și stăm.

Misiunea s-a contramandat. Noi facem cură de noroi.

La prânz a mai stat ploaia. Eu zbor cu Fleetul până la Comandament să aduc ordine.

Tot drumul un vânt puternic de bărăgan m-a scuturat într-una.

Am aterizat pe un câmp desfundat, din care n-aș mai fi crezut să pot ieși vreodată.

Comandorul cel mare** mi-a oferit o țigară și-o cafea în cortul lui pitulat lângă o pădure și s-a mirat că am putut zbura pe așa vreme.

La întoarcere, la fel. M-a scuturat atât de groaznic, încât mă credeam la Moși, ca pe vremea când mă dădeam în lanțuri.

Când am ajuns la bază, de-abia am aterizat zmucit între rafale.

Uf ! bine că n-am rupt Fleetul.

Băieții, veseli ca de obicei (băuseră o țuică fiartă) m-au luat puțin peste picior:

– Atenție ! A sosit "asul". Vă rog să-mi dați un interviu despre cum ați trecut Atlanticul...

Și unul din ei se făcea că mă filmează... cu o cutie de chibrituri.

Pe la prânz am avut o surpriză plăcută.

Ne-au sosit cu avionul de la Secția de Propagandă o echipă de gazetari, fotografi și un pictor. Căpitanul de rezervă Pompei Christescu*** vechi aviator și el, îi conduce pe front pentru a lua cu toții parte la misiuni de bombardament.

În cinstea lor, la popotă, masă, sprîțuri, veselie...

* Terenurile operative folosite de avioanele de bombardament nu aveau piste betonate. De aici și imposibilitatea decolării de pe un teren desfundat cu un avion care cântărea – în ordine de zbor – 13 tone.

** Este vorba de comandantul Flotei I Bombardament, comandorul aviator *Alexandru Sahini* (avansat ulterior general).

Înainte de aceasta, comandantul Flotei I a fost comandorul aviator *Alecu Demetrescu*, iar înainte de acesta, celebrul comandor aviator *Alexandru Burduloiu* (avansat și el general) care făcuse în tinerețe un raid până în Africa de Sud și înapoi la București, cu o formație de trei avioane de turism românești.

Ultima dată l-am întâlnit la Canalul Dunăre-Marea Neagră – prin anii '52 – ca șofer pe un camion de mare tonaj MAN Diesel. Eu eram acolo mecanic șef la șantierul de drumuri.

*** Este cel care a publicat pentru prima oară, în 1941, de Crăciun, prezentul jurnal de război sub titlul "*Noi de la bombardament*".

Printre cei veniți în vizită e și Milică Rădulescu* un dibaci reporter fotograf. Cum îl cunosc de mulți ani și n-are unde să doarmă, îl invităm la noi, la "Hotelul Rogojină".

A dormit pe masă, pe o saltea.

De ! așa-i pe front. Ceva cam tare.

*
* *

A doua zi după masă plecăm iarăși în misiune. Milică Rădulescu m-a rugat să-l iau cu noi.

Puteam oare să-l refuz ?

În fond, distracția asta-i gratuită.

Și a zburat cu noi pe 20, căci sunt iarăși cu Livovski.

Am decolat la 4 jumătate. Luăm cu încetul înălțime și trecem peste nori.

Zburăm la 4000 metri, nestânjeniți de nimeni, până la obiectiv. Aici o gaură mare neagră, făcută parcă la comandă pentru noi, ne arată jos – pe harta verde a câmpului – tocmai ce căutam.

Virez, las bombele pe lângă nori și degajăm domol pe stânga.

Niște sclipiri mici și ascuțite ne arată unde am lovit.

Suntem deasupra gării Căușani și-am azvârlit un tren în aer.

Patrula noastră nu a tras prea prost.

Nu simțim însă riposta celor de jos. Nici un vânător rus nu-și arată silueta bondoacă peste marea albă și întinsă a norilor, nici o explozie de artilerie antiaeriană nu ne plictisește.

Strașnic ! Așa misiune de război mai zic și eu ! N-am făcut decât o mică plimbare prin cer de două ore și 30 de minute.

Distractiv pentru noi și folositor pentru țară.

Milică Rădulescu a fost încântat.

Ca să-și arate mulțumirea, ne-a pozat în toate felurile.

Așadar, de-acum înainte o să fim și noi vedete...

*
* *

A mai trecut o zi. Plecăm iarăși în misiune.

De data asta însă în fiecare echipaj a intrat și câte-un gazetar.

* Milică Rădulescu, împreună cu tatăl său, asigura toate reportajele fotografice ale ziarului de mare tiraj "Universul". Lucrau la mare concurență cu I. Berman, fotoreporterul de la ziarul "Dimineața" (frate cu Aurél Dumbrăveanu, reporterul de la fapte diverse de la "Timpul" și colegul meu de specialitate). Cu toată concurența lor aparentă cu Berman, lucrau în bună înțelegere cu acesta, pasându-și cu discreție clișeele de la unul la altul.

Ce vrei, deși îmbrăcați militărește, au rămas aceiași curioși de cursă lungă din timpurile păcii, care vor să vadă tot și să sature pentru trei lei, în fiecare dimineață, setea de "noutăți" a cetățeanului.

Datorită acestui fapt și poate și acelaia că "spectacolul" unui bombardament aerian nu se întâlnește chiar așa de des în timpurile denumite normale, gazetarii din capitala țării au descins acum la noi, pe front, cu tot alaiul cuvenit, afirmând că vor și ei să zboare.

Mecanismul războiului a funcționat și de data aceasta perfect.

Un telefon la postul de comandă, o scurtă conferință în care comandorul ne arată obiectivul pe hartă și în care ne măsurăm elementele de drum, încă alte câteva ordine scurte și suntem iarăși în carlinga avionului nostru.

Decolăm în formație.

În capul escadrilei e avionul comandorului Nagaevski Gheorghe. Are și el un gazetar la bord. În aparatul din mijloc, cu căpitanul Nanu Nicolae, e pictorul Mazilescu. Cum ținem formația strânsă, suntem – toate echipajele – cu ochii doar la el.

Liniile frontului le-am trecut de mult. Zburăm pe deasupra norilor.

Bănuiesc că priveliștea trebuie să fie minunată. Dacă aș fi civil în plimbare, m-aș minuna, desigur, de grandoarea feerică a peisajului. Din păcate însă, sunt cu ochii pe aparate, la presiune, la viteză și mai ales la ceas. Am harta în față și caut mereu să fac punctul în care sunt, spre a vedea în ce raport suntem cu obiectivul.

În plus, trebuie să fiu atent și la cer, căci în orice clipă un țânțar rusesc cu guri de foc în planuri poate ieși dintr-o dată după cotitura vătuită a vreunui nor.

Suntem doar în plin teritoriu inamic.

Avionul comandorului, după câteva oscilări convenționale în semn de atenție, a început să coboare. Îl urmărim cu toții. Manevra este foarte judicioasă. Nevăzând obiectivul din cauza păturii de nori, trebuie să coborâm spre el, pentru ca vizarea să se facă în condiții cât mai avantajoase.

Așadar, coborâm mereu.

La 1 200 metri am ajuns sub ultimul strat de nori. Aici, jos, e vremea mohorâtă ca și sufletul bolșevicilor, care ne-au văzut că picăm iarăși ca trăznetul din cer peste capetele lor.

În dreapta, Chișinăul se vede foarte bine. Și mai bine se văd însă focurile artileriei roșii care trag din plin în noi.

Ne vedem tacticos de drum. Proiectilele rusești – care știu să fie câteodată atât de precise – se sparg undeva, sus, prin nori. Nici nu ne sinchisim de ele.

Virăm larg spre nord. Nistrul ne iese în cale. Formația noastră îi încalecă șerpuiturile, trecând din secundă în secundă când prin spațiul aerian al Basarabiei, când prin acel al U.R.S.S.-ului și ne îndreptăm vertiginos spre sud.

Minutele trec foarte greu. În sfârșit, avionul cap face un viraj pe dreapta și apoi unul scurt pe stânga. A descoperit ceva.

Sunt trupele roșii care se retrag. Din prima patrulă, bombele perechi-perechi au început să cadă.

Le urmăresc cu satisfacție. Ca de obicei, au nimerit în plin. Tândări de tancuri, de camioane, de tunuri și de bolșevici țâgnesc din bufnirea neagră și roșie a exploziilor.

E în regulă !

În gând strâng mâna locotenentului Neacșu Raul din primul avion, care a ohit atât de bine.

Dar formația nu și-a lăsat toate bombele. Accentuându-și virajul, văd că se îndreaptă spre malul celălalt al Nistrului, spre orașul Dubăsari, de unde focuri multe de A.C.A. ne demonstrează că si acolo sunt trupe. Am înțeles instantaneu ideea comandorului, și-am prins a surăde.

Strașnic dubleu !

Dar, dintr-o dată, zăresc sub noi, în stânga, un pod de vase. Ceilalți n-au mai putut să-l bombardeze căci au trecut Nistrul mult prea jos de el.

Dintr-un singur gest îl arăt tovarășului meu de zbor care sta la manșă. Dintr-o privire ne-am înțeles. Livovski pică vertiginos. E prea frumoasă ocazia ca să o ratăm. Pe el, fraților !

Un viraj în lamă de cuțit și cu tot sângele care mi-a fugit din cap, mă țin bine pe vizor. Am în cele două mâini manetele lansatoarelor. Îmi dau seama că toată reușita noastră stă în declanșarea lor la timp. Am ajuns la 400 metri. În fund văd avioanele noastre cum fug la dreapta, spre casă. Din Dubăsari iese un fum gros și negru. Au nimerit iarăși în plin !

Noi însă picăm mereu.

Podul ajunge în botul avionului. Îl văd perfect. E montat pe pontoane negre. Tii, ce îmbulzeală. Să știi că ne-au văzut !...

– Trage dom'le ce faci ! – auzii sugrumată vocea lui Rică în cască.

Am tras de ambele clapete până la refuz.

Culcat pe burtă în botul transparent al avionului ce șuieră cu 400 la oră, caut să-mi urmăresc efectul.

Fiind atât de jos, bombele au ajuns imediat ținta.

Dar mi-a scăpat o înjurătură. Dâra mea a încălecat podul cu o precizie milimetrică, chiar la mijlocul lui. Sunt deznădăduit.

Avioanele noastre nu se mai văd.

Ah, afurisit pod ! Din cauza lui am rămas singuri aici în inima inamicului și nici măcar n-am făcut cine știe ce scofală.

Dar din toată îmbulzeala asta de sentimente, nu ne-am gândit că avionul cobora mereu și am ajuns la 50 de metri.

Am dat un cap-compas pilotului ca să ne scoată la Prut și m-am instalat la mitraliera din față.

Cineva mă bate amical pe umăr. Este Milică Rădulescu care vrea să mă pozeze.

Se vede că nu știe prin ce clipe am trecut. Zâmbește. Îmi face semn că a tras tot timpul niște poze șrașnice.

Dar noi am coborât și mai jos. Suntem la rasul pomilor peste care sărim în salturi rotunde și grațioase.

Zăresc pe stânga o șosea. O șosea plină cu trupe, mașini, căruțe și câteva tancuri.

Înainte de a fi putut articula ceva, avionul a și fost pus pe direcție.

Apăs pe trăgaci.

Simfonia cadențată a mitralierei mă desfată nespus. Cartușele trasoare ce țâșnesc din țeavă la răstimpuri îmi arată minunat cum să fac corecția.

E un deliciu rar să tragi cu mitraliera la grămadă. Și trag mereu.

Reporterul-fotograf îmi dă din spate încărcătoarele. Sunt sigur că savurează scena la fel ca mine.

În pauza mitralierei degajăm. Șoseaua e goală. Trupele fuseseră masate numai în apropierea podului de lângă satul Criuleni.

Pe stânga ne apare iarăși Chișinăul. Bineînțeles că rușii trag iarăși în noi. Dar suntem atât de jos și unghiul lor de ochire e atât de mare, încât ne dăm seama că truda le e zadarnică.

Și gonim înapoi spre casă.

Nu știu de ce, dar deodată mi-a venit să fredonez și să-mi mângâi avionul spunându-i:

"Cu mitraliera și cu tine

Iar mi-e bine

Iar mă-mbăt..."

Înainte de a trece liniile, am ajuns din urmă un avion de-al nostru. Ne uităm curioși la ampenaj ca să-i citim cifra. E avionul pictorului, ne strigă telegrafistul.

Dar arată cam jalnic. Trenul de aterizaj, care trebuie să stea de obicei escamotat în timpul zborului, îi bălângăne cumplit, are niște găuri serioase în fuselaj și cam zboară într-o rână.

În sfârșit, aterizăm.

3-ul a fost lovit serios. Maistrul radio-telegrafist Serea Nicolae, a fost rănit la picior; un cartuș a spart canalizația trenului de aterizaj* altul a lovit o pompă de injecție, altul a făcut țândări un radiator de ulei...

Toți ceilalți am scăpat cu găuri mai puține.

20-ul nostru n-a "încasat" decât trei cartușe de mitralieră, în ampenaj.

În urma noastră, au mai plecat la același obiectiv alte două patrulare de avioane.

Peste o jumătate de oră sosesc și cei din escadrila următoare.

Sunt toți.

Respirăm ușurați.

Peste altă jumătate de ceas, sosește și ultima patrulă. Patrula în capul căreia zbura chiar comandantul nostru, locotenent-comandorul Landman Paul.

Numărăm avioanele cu degetul pe cer.

Nu se poate !

Iarăși lipsește unul.

Un Heinkel de-al nostru drag nu s-a mai întors. În sfârșit, aterizează comandorul.

Suntem toți cerc în jurul lui. E liniștit dar grav. Îi ghicim toți mâhnirea.

- Da. A căzut avionul 29. A fost lovit în plin de un vânător rusesc care avea tun cu tragere prin elice.

S-au prăvălit în flăcări și nimeni n-a sărit...

Gazetarii "noștri" au avut o porție serioasă de "atmosferă de război", fiecare arată cum a devenit cazul cu avionul "lui", cu un lux special de amănunte, cum alții dintre camarazii noștri au fost atacați la întoarcere destul de serios și de vânătoarea inamică. Expunerea lor e destul de colorată.

Căpitanul Pompei Christescu, povestește cu vădită emoție în glas, spectacolul prăbușirii în flăcări a avionului din stânga lui, lovit mortal de vânătorul bolșevic.

* Trenul de aterizaj la avioanele "Heinkel" 111 era escamotabil în zbor și funcționa în baza unui circuit hidraulic acționat de o pompă cuplată la motorul drept. Dacă una din conducte era spartă de schije sau de gloanțele vânătorilor care ne atacau și lichidul (de frână) se scurgea, trenul nu se mai putea zăvorî și jamele respective cedau la aterizare.

Trupa e iarăși adunată în careu.

Descoperiți, cu ochii undeva pe cer, auzim glasul de oțel al comandurului:

- "Camarazi, echipajul 29 a căzut la datorie

Ofițer de echipaj Colda Ion;

Locotenent Gălătușe Sorin;

Radio-T.F.F. sergent Grigoriu Gavrilă;

Mitralior de bord sergent Oproviți Romulus;

Mitralior de bord sergent Ricu Mărgărit.

"Vor rămâne veșnic prezenți în mintea și în sufletele noastre".

"Fie ca sacrificiul lor să ne oțelească pentru bătăliile viitoare".

Și tăcut, cu mâinile la spate, comandorul Landman pășește rar spre postul de comandă.

În drum spre popotă, cineva mă trage de mână. E sublocotenentul mecanic Jugănaru Ion, care deși e "bodenpersonal"* a fost clandestin în misiune.

- Ce e Jupy ?

- Felicitările mele pentru pod**. Am zburat pe acolo în urma ta, și l-am văzut când s-a rupt. L-ai încadrat atât de bine cu dâra pe care ai lansat-o, încât suflul bombelor l-a făcut bucăți.

Știi, ți-am și fotografiat isprava...

- Mulțumesc.

Seara, la masă, multă gălăgie. E exuberanța spontană a echipajelor victorioase. Ce vreți, moralul mai presus de orice.

Gazetarii prezenți la masă, sunt foarte impresionați.

Au văzut cum știm să ne facem datoria, au văzut cum se duce războiul, au văzut și au simțit riscurile și jertfele celor de pe front.

Vor ști să povestească și altora impresiile culese în misiune între globulețele acelea mici, albe ale proiectilelor antiaeriene și atacul vânătoarei inamice.

În ziua următoare nu mergem în misiune.

Ne reparăm găurile și ne revizuim motoarele.

* Bodenpersonal: personal de teren (din limba germană). Termen prin care erau desemnați toți cei ce lucrau la sol.

** Este vorba de podul de vase peste Nistru, între Criuleni și Dubăsari. Acest pod a fost foarte greu de identificat, deoarece pontoanele lui erau montate sub apă, la câțiva centimetri sub nivelul ei, care forma astfel ecran și nu putea fi văzut decât sub un anumit unghi. Peste acest unghi buclucaș am dat noi din întâmplare.

Pentru ruperea acestui pod am fost decorat de nemții cu "Crucea de fier" clasa a II-a». Brevetul era semnat de Herman Göring, mareșal al aerului german.

Suntem toți în salopete în jurul Heinkel-urilor noastre și ne învățăm printre mecanici.

Fiecare descoperim lovituri noi și ne minunăm cum de nu le-am băgat de seamă mai devreme.

În orice caz, Heinkel-ul 111 este un aparat minunat. Încasează pe tăcute zeci și zeci de lovituri, și tot se înapoiază cuminte acasă.

Trebuie să ai prea mult ghinion, ca să te dea jos.

În cursul dimineții, d-l General Gheorghe Jienescu, Ministrul Aerului, a venit să ne vadă. A ținut neapărat să ne inspecteze și să strângă mâna câtorva băieți.

Pe urmă a plecat, îngândurat și plin de griji, suindu-se în Messerschmidt-ul Taifun pe care-l pilotează singur.

După masă a plecat și echipa de propagandă.

I-a luat un avion mare de transport al "Lares"-ului* ducând cu ei și un crâmpei din veselia pe care-o dizolvase printre noi.

*
* *

A mai trecut iarăși o zi.

Băieții au făcut două noi incursiuni la inamic, pe escadrile.

Prima misiune – ușoară – s-a soldat cu dărâmarea unei gări și găurirea unei șosele pe undeva aproape, în dosul frontului rusec.

A fost o "ieșire" fără "morcovi" (adică fără nici un element interior, care pornind de la scaunul pe care-l ocupă fiecare la bord, i se continuă în mod simbolic prin interiorul trupului, fiind produsul unei emotivități excepționale).

A doua misiune – executată la Tighina – a fost "groasă" rău.

Dar toți băieții s-au întors.

Ultima patrulă, în cap cu echipajul Boldur – adjutantul Dincă Marin zis Ulciță, a aterizat la 8 și jumătate seara.

Au fost atacați pe sus, pe lângă Nistru, de un stol întreg de "Rata" care le-a tras o jumuleală îngrozitoare. Dar tot ai noștri au fost mai tari, căci doi bondari rusești au fost trimiși la fund, iar Heinkel-urile noastre s-au înapoiat fără să fi căzut vreunul.

Radu Boldur, care a doborât un vânător și a fost strâns mai rău în luptă căci rămăsese mai în urmă, e foarte obosit.

Seara la masă, cum ședea îngândurat, l-am găsit îmbătrânit cu zece ani.

Noroc că mâine o să fie iar în formă:

* LARES: Liniile aeriene române exploatare cu Statul.

O oră de pilotaj pe bicicleta asta aeriană m-a răcorit grozav.

Culuri,** simpaticul nostru zburător din vremurile bune e foarte at.

Se cere astfel imperios:

1. Să fii aviator;
 2. Să fi fost în zbor la ruși;
 3. Să fi înghițit vreo câțiva metri de sârmă de oțel;
 4. Să o poți "scoate" transformată în ace de patefon – bineînțeles după aterizare – urmând calea obișnuită a sistemului digestiv.
- Și acum umblă pe la escadriile, ca să-și pescuiască membrii...

* *

Ne lipsește însă ceva.

Aterizase acolo ca să plimbe prin cer pe Domnișoara Jeana Siminescu, una din fiicele gazdei mele. Fiind refuzat și la insistențele mele, m-a "zburat" pe mine dea-

Ceva care este subînțeleș în orice apartament sau garsonieră bucureșteană, de a cărui existență nu se preocupă nimeni fiindcă trebuie să fie – din oficiu – pretutindeni, și de a cărui civilizaatoare și deosebit de însemnată prezență nu-ți dai seama decât atunci când îți lipsește: un W.C.

Boldur, după cele mai subtile și insistente investigații a găsit un asemenea exemplar în paragină, pe care l-a luat sub directă și energică lui conducere.

După ce trei zile a fost curățat de echipele special organizate, a fost inaugurat cu tot alaiul cuvenit.

Vestea punerii în funcțiune a acestui exponent al civilizației atât de mult dorit de toată lumea, a mers din escadrilă-n escadrilă, întocmai ca știrea transmisă de tam-tam-urile africane.

Ofertele de utilizare au fost atât de abundente, încât "direcțiunea" acestui stabiliment de "utilitate publică" a trebuit să-i restrângă utilizarea, încuindul.

În afară de locuitorii "Hotelului Rogojină", care aveau intrarea liberă "la orice oră din zi și din noapte", nu puteau pătrunde în acest sanctuar al digestiei decât marii favoriți ai regimului...

Bineînțeleș că în scurtă vreme toate escadrilele celorlalte grupuri din Flotila noastră, care erau pe front, au fost puse la curent de prețioasa noastră achiziție.

Și noi eram foarte mândri.

Cheia era păstrată cu demnitate și strășnicie de ordonanța noastră, Vana.

Plimbându-mă a doua zi pe câmp, am găsit azvârlită lângă o cutie goală de conserve, o ciozvărtă de jurnal.

Deși de multe zile nu ne mai interesează ce se întâmplă în Capitală, sau în alte colțuri gălăgioase și civile ale țării, m-am aplecat, l-am luat și l-am citit.

Bineînțeleș, nu mi-a sărit în ochi nici articolul de fond din pagina întâi, și nici mica publicitate.

Mi-a sărit în ochi o reclamă. O reclamă ingenioasă și obraznică, o reclamă agresivă de film de cinema.

Cu litere de-o șchioapă, sta scris peste nu știu câte capete de coloană:

"Maximum de senzații în minimum de timp".

supra Mării Negre. Mi-a plăcut grozav. De atunci a încolțit în sufletul meu dorința de a zbura.

Culuri Ion, nu numai zburător de mare clasă, dar și un minunat camarad, a murit și el în accident de avion, ciocnindu-se în aer, la Brașov, cu un aparat care decola de pe pista aerodromului, în timp ce avionul său decola din fața IAR-ului.

Am găsit chestia foarte bună.

Băieții au decis că această deviză n-ar strica să fie scrisă și pe avioanele noastre.

În orice caz, amatorii de "maximum de senzații" ar fi serviți din belșug făcând o ieșire cu noi la inamic, mai ales că o asemenea "plimbare" durează cam 2-3 ore, adică tot cât și un film de cinema.

*
* *

În ziua următoare am primit o misiune strașnică: să merg cu Fleetul la București pentru aranjarea unor chestiuni de ordin tehnic.

Am pasager pe Raul Gheorghiu.

Zbor normal și civil, ca în vremurile de odinioară, fără mitraliere, bombe și alte abțibilduri militare.

Aterizăm pe aerodromul pe care ni se ordonase*.

Toată ziua am colindat ministerele, birourile și diferite instituții tehnice.

Seara, când mă întorceam spre casă, alarmă aeriană.

Sunt foarte nostimi bucureștenii ăștia. Câtă importanță dau avioanelor bolșevice !

Și m-am întors.

M-am întors pe-o vreme rea și pe-o ploaie cu totul "nefavorabilă" pentru zbor.

Dar cine se mai uită la fleacurile astea atmosferice !

Oricât de imposibil ar fi timpul, e mai sănătos un zbor de ăsta "plezirist", decât o misiune deasupra rușilor...

De abia am aterizat la noi acasă – adică pe front – și șase Heinkel-uri decolează greoi, huruind prelung, peste terenul desfundat.

Vremea tot nu s-a domolit. Norii sunt încă negri și amenințatori și vântul bate într-o dungă.

Băieții au astăzi o misiune grea.

Niciodată nu m-a chinuit mai mult așteptarea avioanelor, ca de data asta.

Aș prefera de o sută de ori să mă duc în misiune, decât să rămân la pământ în timp ce camarazii mei zboară, și să-i aștept cu

* Era vorba de aeroportul civil de la Baneasa. Pe atunci cel de la Otopeni nu era încă amenajat pentru aeronave de transport și de pasageri. De ce m-a dirijat cu "Fleet"-ul 166 la Băneasa și nu la Pipera, cum era normal, pilotând un avion militar, nu știu nici azi.

neliniște, cu sufletul sugrumat de emoție la fiecare zgomot, privind ore întregi în imensitatea opacă și ostilă a cerului.

Într-un târziu a început din nou să plouă.

M-am refugiat sub aripa unui avion. Alături de mine, sublocotenentul Jugănaru stă zgribulit și sâsâie printre dinți același crâmpeli de refren obsedant.

- E opt și tot nu s-au întors...

- Mai pot întârzia un sfert de ceas, poate nu găsesc ușor terenul...

Și ploaia continuă să întunece văzduhul cu hașurile ei oblice de apă.

S-a făcut opt și jumătate. Tot n-au venit.

O siluetă neagră de camion sforăie înăbușit prin noroi. E persoanalul instalației de balizaj care se duce să-și ocupe locul pentru ca, la un singur semnal, să poată lumina tot aerodromul.

În sfârșit, luminile s-au aprins. Terenul nostru a apărut dreptunghiular și imens în noapte, punctat de luminile roșii ale balizajului care-l înconjoară.

Din când în când, farul alb și prietenos al autostației mătură cerul cu o cometă de lumină, care parcă spune băieților din cer:

- Haide, veniți ! Aicea suntem.

Deodată, un zumzet înecat în întuneric străpunge încet zarea și-și face loc printre săgețile de ploaie, până la noi.

- Vin ! Vin băieți...

Luminile de bord ale Heinkel-urilor noastre apar pe rând - verzi și roșii - ca o constelație bizară în cerul plin de ploaie.

S-au apropiat. Au trecut huruind peste noi, atât de aproape, încât le-am zărit și luminița albă din coadă de lângă roata mică a bechiei.

Acum fac un viraj larg, s-au dus ca să-și "ia priza" și se pregătesc de aterizare.

Avionul cap - avionul în care zboară comandorul Landmăn - s-a și pus pe pantă.

În întuneric, silueta încă nu i se zărește. Doar farul de bord, luminează din când în când ca un ciclop uriaș între cele două becuri de poziție din vârful aripilor.

În sfârșit, e jos de tot. Pilotul a redus motoarele și cu un șuierat prelung, specific Heinkel-urilor, avionul se înfundă în dâra de lumină a farului.

Încet, ca o cloșcă mare de fier, aparatul a pipăit pământul cu roțile trenului de aterizaj, și-a pus apoi și coada jos și s-a oprit la câteva sute de metri mai departe.

Uf !... Bine că s-au întors.

În timp ce avionul comandurului trece la locul lui de odihnă, undeva la marginea terenului, aparatul următor (cel din dreapta primei patruli) începe și el să-și facă manevrele de aterizare.

Celelalte Heinkel-uri zboară în cercuri largi deasupra aerodromului, așteptând fiecare – după legile văzduhului – să-i vie rândul să se așeze pe pământ.

Urmează avionul stânga din prima patrulă, avionul cap de la patrula doi, dreapta, iarăși stânga...

Dar de-abia acum băgăm de seamă că lipsește un avion.

Două au aterizat și sus în cerneala cerului de ploaie, doar trei perechi de luminițe așteaptă în beznă aterizajul.

Care echipaj o fi ?

Peste un sfert de oră, în timp ce băieții își dau raportul, un telefon zbârnâie metalic la postul de comandă al Grupului.

O voce oficială anunță de undeva din noapte, de-a lungul kilometrilor de fir:

- Echipajul Heinkel No. 17 al adjutantului Dincă Marin, s-a rătăcit prin furtună și a aterizat pe aerodromul Nord de Focșani.

Totul în ordine.

La popotă, am avut în seara aceea un nou prilej de veselie.

Într-o pauză a cântecului de muzicuță, unul din băieți ținea să precizeze:

- Beau în sănătatea echipajului Ulcică...

- Uraaa !...

*
* *

S-a făcut din nou frumos.

Din ploaia nopții trecute, doar câteva bălți au mai rămas înșirate de-a lungul drumului.

Încolo toate-s bune.

Cerul e frumos și albastru ca într-o zi de vacanță și băieții toți sunt veseli.

După masă, la patru și un sfert, plecăm iarăși în misiune. Toate ar fi mers minunat, dacă nu ne-ar fi trecut nădușelile din cauza motoarelor care nu-și restabileau puterea la înălțimea convenită.

Deasupra orașului de unde trebuia să ne luăm vânătoarea de protecție, n-am mai putut să ne ținem de formație. Motoarele nu mai trăgeau deloc.

Am început să suim – cu un metru sau doi pe secundă – ca să trecem de înălțimea critică.

Dar zadarnic. Motoarele noastre, cu o încăpățănare într-adevăr mecanică, abia vor să ne mai ducă.

În sfârșit, la 4 600 de metri motorul drept e restabilit căpătându-și turația normală.

Furând din motor și din picaje mici, de câteva secunde, am putut să ne apropiem de ceilalți.

Am trecut și noi liniile deasupra păturii albe de nori.

La obiectiv, printr-o spărtură mare, am bombardat satul Șamalia.

Jos, la marginea unei păduri, un șir întreg de tancuri roșii așteaptă să pornească la atac, căci la trupele terestre azi e bătălia mare în jurul satului Țiganca*.

Noi tragem conștiincios în ele și în satul plin de trupe. Sub noi exploziile fac un adevărat prăpăd.

Satisfăcuți, pornim direct spre casă. Deodată avionul cap se desprinde de formație și se întoarce virând scurt.

Ce s-o fi întâmplat oare ? La bord e doar un echipaj tare: locotenentul Nicolau Mircea și sublocotenentul Georgescu Gheorghe.

Abia târziu am aflat ce se întâmplase. Mai nimica toată. Georgescu – sau Gâgă cum îi spun băieții – în misiunea asta omisese un amănunt: nu lăsase toate bombele la obiectiv...

Noi i-am așteptat la Prut, deasupra norilor, fără să ne sinchisim prea mult de artileria noastră, care probabil din cauza înălțimii, a tras câteva proiectile după noi.

Am aterizat cu bine, și ne-am dus să dăm raportul.

Ceva mai târziu, au început să sosească și avioanele celorlalte escadrile, plecate în misiune după noi.

Din ultima patrulă lipsește un avion. E Heinkel-ul Nr. 23 – avionul pe care am mers în prima misiune de război – având ca echipaj pe sublocotenentii Rovența Octavian și Todea Ion.

De la ceilalți camarazi din patrula lor aflăm ce s-a întâmplat.

Avionul lor a luat foc la întoarcere, deasupra teritoriului nostru.

Echipajul, a sărit cu parașuta.

Unul singur, spun băieții, a avut ghinion. S-a agățat de ampenaj și a rămas așa zvârcolindu-se în aer, târât de bolidul de oțel care-l ducea în coadă cu peste 360 de kilometri la oră.

Ceva mai târziu, parașuta i s-a desprins și a căzut spre pământ, pierzându-se în vata norilor.

* Bătălia de la Țiganca a intrat în istoria dezrobirii Basarabiei. A fost datorată unei contraofensive sovietice de mare amploare, oprită cu greu și cu pierderi grele de ambele părți. Se pare că intervenția aviației de bombardament a avut un rol hotărâtor. A se vedea ordinul de zi al Armatei a 4-a de care va fi vorba în paginile următoare.

Avionul a dispărut și el în nori. Îi ardea motorul drept...

Seara la Grup, primim vești mai liniștitoare.

Rovența, care de data asta pilota avionul, și-a păstrat calmul și a rămas la postul de comandă, încercând până-n ultima clipă să salveze aparatul.

După ce tot echipajul a sărit cu parașuta, la 1500 de metri deasupra pământului, focul s-a stins.

Singur la bord și numai c-un motor, a parvenit să aterizeze punând avionul pe burtă la marginea aerodromului de lângă orașul Tecuci.

Rovența este neatins.

De ceilalți nu știe nimic. Nu i-a putut urmări în cădere. Cel atârnat cu parașuta de ampenaj, crede să fie telegrafistul lui de bord, sergentul Cojocar.

Când ne-am dus la culcare, băieții tot mai comentau cele întâmplate. Nu știu cine, foarte sentențios, își dădea părerea personală:

- Nu mă miră ce s-a întâmplat. Azi doar suntem în 13...

A doua zi de dimineață toate escadrilele sunt adunate sub arme. Se citește ordinul de zi al Armatei a 4-a prin care Grupul Landman este citat pentru faptele lui de arme.

Comandamentul ne face cunoscut cu această ocazie că datorită bombardamentelor noastre am nimicit un puternic contraatac roșu în bătălia de la Țiganca și că 40 la sută din pierderile inamicului din sectorul în care am lucrat sunt datorite Heinkel-urilor noastre.

Care va-să-zică, tot am făcut și noi ceva ! Toate echipajele se umflă rău de tot în pene ! Noroc însă că domnul comandor ne aduce la simțul realității:

- Mă, să nu v-o luați în cap. Știu eu că sunteți niște trântori...

Noi râdem. Râde și comandorul cu noi.

În fond, nu suntem decât un mănunchi de oameni strânși cu dragoste în jurul altui om, care ne iubește și ne înțelege.

La ora 10 a sosit și Rovența.

A fost adus de un avion de recunoaștere de acolo de unde a aterizat forțat.

Pe înserat a venit și Conaș Costea.

Conaș Costea e căpitan. E chiar comandant de escadrilă. Dar atât de drag "băieților" lui, e atât de prieten cu toate echipajele ce le are sub comandă, încât numele de "căpitan aviator Teodorescu Ștefan" nu-l poartă decât la front și la postul de comandă al Grupului.

Adică la militarie.

Încolo e al nostru. Conaș Costea.

De data asta însă ne-a adus vești triste.

Camaradul agățat cu parașuta de ampenajul lui 23 este sublocotenentul Todea.

A fost găsit mort într-un lan de păpușoi.

Ceilalți au scăpat teferi, doar scărmanați nițel de golănimă dintr-un sat, care i-a luat la început drept bolșevici.

Săracul Todea !

Mașina lui – un Fiat albastru – stă tristă și se uită la noi plângând din farurile ei stropite cu noroi.

N-o să-l mai vedem niciodată ! Și era atât de bun, blajin, sfios...

Afurisită zi de 13 !...

*

* *

De dimineață a sosit de la Comandament un avion Foke Wulf.*

În el era comandantul Flotilei noastre, d. comandor Sahini Alexandru care a vrut să ne facă o surpriză: merge cu noi în misiune.

Peste o jumătate de oră, două patrulă de Heinkel-uri 111 de la escadrila noastră au decolat într-o formație impecabilă.

În prima patrulă, în avionul pilotat de comandorul Nagaevski, a luat loc comandorul cel mare.

Eu am rămas de data asta jos.

Cu acest prilej, răsfoind jurnalul oficial de război al unității, sunt foarte emoționat de ultimele rânduri scrise la sfârșitul dării de seamă a misiunii de la Basarabeasca.

Iată-le:

"Este un fapt de arme cu totul deosebit care va rămâne în istoria de război a aviației noastre, consacrat prin Ordinul de zi pe Armată Nr. 1, dat de Comandantul de Căpetenie.

Membrii echipajelor care au luat parte la această misiune pot fi mândri de fermitatea și hotărârea cu care au înfruntat urgia focului, trecând înainte fără să clintească, făcându-și până la capăt datoria.

Va fi suficient ca mai târziu, oricare dintr-înșii să spună:

"Eu am luat parte la bombardamentul de la Basarabeasca". Și orice bun român va trebui să se descopere cu respect și admirație în fața lui".

* Avion de recunoaștere și de comandament – tipul 58 – era bimotor, cu tren de aterizaj escamotabil, dar fără mecanism de reglare al pasului elicelor.

Prin cap îmi trec tot soiul de gânduri.

Mă gândesc la acei patroni gușați din întreprinderile bucureștene care și-au dat afară simbriașii fiindcă au făcut prea multă concentrare. Ce figură ridiculă ar face în fața umilului funcționar de altă dată, care – plin de glorie pe front și fără parale în civilitate – ar avea îndrăzneala să-i spună;

– Eu am fost la război, dom'le Director. Am făcut parte din echipajele care au bombardat Basarabeasca...

Sunt foarte curios să știu dacă și-ar scoate pălăria.

Peste două ceasuri avioanele s-au întors. Misiunea s-a executat în excelente condiții. O gară din spatele frontului rusesc a fost distrusă prin surprindere, înainte ca artileria antiaeriană sau avioanele de vânătoare inamice să fi putut interveni.

Bolșevicii, prost informați ca de obicei, n-au știut să dea "onorurile casei" la vizita ce li s-a făcut.

Nouă însă ne-a părut bine.

O fi mai puțin spectaculos, dar e mult mai practic așa.

*

* *

A mai trecut o zi.

O zi rea de tot căci zac din cauza inoculării făcute de cu seară.*

În aceeași jalnică situație fizică se află și Matei Ghica Cantacuzino.

La noi în cameră se înjură, se bea sifon și mai ales... se zace.

Seara, căpitanul Bil Stoenescu a plecat la București cu Heikeul Nr. 15. – avionul cu care zboară întotdeauna comandorul – ca să transporte un inginer german venit pentru revizia aparatelor.

Înainte să decoleze a venit să mă vadă și să mă întrebe dacă am nevoie să-mi aducă ceva de acasă.

Îmi face mare plăcere să-l privesc. E vesel ca un școlar care pleacă în vacanță. Are și de ce: e prima noapte pe care o petrece cu ai lui de când s-a început războiul.

Și mâine dimineață o să fie înapoi...

În după-amiaza zilei următoare, simțindu-mă mai bine și fiind inapt pentru zbor din cauza inoculării, am fost trimis la București ca să aduc materiale pentru laboratorul fotografic: "Labofoto" cum i se spune în termeni de război.

* Este vorba de inocularea "anti-tific para-tific". Dureroasă și cu indisponibilitatea celui injectat pe timp de 3 zile.

Ce bucurie !

În Capitală însă trebuia să am și o mică deziluzie. Un fost camarad de meserie – civil, bineînțeles – găsi de cuviință să mă întrebe malițios:

– Ce faci "eroule" ? Cum îți merge cu bombardamentul ? Așa-i că-i nostim să te lupți cu rușii ? Am auzit că fug de rup pământul și că nici material ca lumea n-au. Despre artileria lor anti-aeriană și avioanele de vânătoare nici nu mai vorbesc...

– Dar cum se face că ești așa bine informat ? Ai fost pe front ? îl întrebai timid pe interlocutorul meu.

– Nu. Dar eu...

Bună ziua, îi răspunsei politicos, și am plecat.

Am părăsit Bucureștii fără nici un pic de regret. Atmosfera asta "pleziristă", cum spun băeții noștri, nu-mi mai convine.

Nu mă simt bine decât acolo pe câmp, la escadrilă. Acolo unde ne jucăm în fiecare zi cu moartea, unde oamenii sunt simpli, buni și drepecți, căliți sus în viforul necruțător al văzduhului.

La noi pe front nu te descoase nimeni. Toți ne cunoaștem bine, fără să știm ce are fiecare acasă. Toți egali, toți prieteni și mai ales buni camarazi, trăim o viață adevărată închinată numai datoriei. Și ne simțim bine așa.

Când am ajuns acasă, la "hotelul" nostru "rogojină", am aflat o veste grea ca plumbul nevăzut al durerii, o veste foarte tristă: Avionul 15 a căzut !

Cu el, întreg echipajul a pierit pentru Patrie.

Și ce echipaj ! Unul dintre cele mai bune.

Și de data aceasta, în mintea și în sufletul nostru le-am făcut ultimul apel:

Căpitan Stoenescu Gr. Constantin

Căpitan Carp Ignat

Maestru Radio-T.F.F. Călin Ilie

Radio-T.F.F. sergent Cojocaru

Mitralier de bord sergent Till.

Comandorul nostru care zbura întotdeauna cu acest avion și echipaj, a scăpat ca prin minune.

A fost prima dată când n-a mers în zbor la inamic. I se făcuse în ajun și lui inocularea.

Pe toți ne doare grozav această pierdere.

Despre felul în care au căzut nu știe nimeni mare lucru.

Avionul 15, ca de obicei, era cap de patrulă.

Formația a fost prinsă la înapoiere de furtună și echipajele din

celelalte aparate – din dreapta și din stânga – l-au zărit picând abrupt într-un nor negru, fioros și mare cât un munte.

S-a rupt în aer din cauza norului prea dens în care se angajase ?... Sau a fost lovit de jos și pilotul n-a mai putut să-l stăpânească, prăvălindu-se peste comenzi ?...

Nimeni nu va putea să știe, niciodată.

*
* *

A doua zi plecăm iarăși în misiune.

De data asta însă avem ghinion.

Motoarele nu vor deloc să tragă și dreptul trepidează rău. Cred că i s-a rupt un culbutor.

Înainte de a ajunge la Prut, suntem nevoiți să ne întoarcem.

Sunt furios.

Ar fi fost a opta misiune de război.

Revanșa mi-o iau a doua zi.

Plec în misiune pe un nou avion: pe Heinkel-ul Nr. 5. De data asta fac echipaj cu sublocotenentul de rezervă Tulea Sorin. E un băiat admirabil.

Înainte de a decola mi-am dat seama că o să mă împac minunat cu el.

Are toate calitățile: e vesel, bun camarad, cântă din muzicuță și pilotează minunat. În rezumat, un tip "casație".

Deși în viața particulară n-am aceleași îndeletniciri ca el (e gata-gata să iasă inginer și e un alpinist de forță) sudura dintre noi aș spune că a fost instantanee.

Ne-am cuplat atât de mult reflexele, încât mai întotdeauna în fața unei anumite situații, gândim și reacționăm la fel.

E strașnic.

În afară de echipajul nedezipit al locotenenților siamezi Dobrescu Nicolae – Sima Octavian, cred că noi de pe avionul 5 suntem cel mai omogen mănunchi de suflete care zboară.

Și astfel, începând din această zi memorabilă pentru noi (o zi de Iulie a anului de grație 1941) când echipajul 5 spune prezent prin mine, înseamnă că se găsesc gata la datorie:

Sublocotenentul de rezervă Tulea Sorin

Sublocotenentul de rezervă Ioan O. Grigore

Maestrul T.F.F. Niculescu Gh.

Mitraliorul de bord sergent Dumitru Florea

Mitraliorul de bord soldat Puiu Radu.

Misiunea s-a îndeplinit normal. Adică bine.

Am bombardat căile de comunicație din jurul satului Tatar-Bunar.

A fost o misiune banală, fără comentarii.

Reacție puternică de artilerie anti-aeriană inamică în zona gării Arciz. Altceva nimic.

La înapoiere, întreaga formație a trecut în zbor, la rasul pământului, deasupra aerodromului.

Nemții care se uitau la noi au rămas uimiți.

După-masă mai fac un zbor de-o oră cu Fletul.

Transport curier.

*

* *

A doua zi la prânz, la 1 fără un sfert, decolăm pentru o misiune sașnică: Bugazul.

Sunt cu echipajul meu pe 5, având la bord și pe sublocotenentul de rezervă Radu Eugen ca ofițer fotograf (în pijama pe sub combinazon).

Zburăm pe drumul obișnuit.

Facem un "rase-motte" deasupra comandamentului nostru, ne luăm vânătoarea de protecție și ne îndreptăm apoi direct spre Sud-Est.

De data aceasta suntem întovărășiți de avioane de vânătoare foarte cunoscute. Sunt "Hurricanele".*

Trecem pe la Tatar-Bunar, și zburând mereu spre Est, ajungem deasupra Mării Negre.

Formația noastră face un viraj larg pe stânga și începem să zburăm în larg, paralel cu malul.

5-ul nostru are o misiune specială, anume să rămână cu 4-5 kilometri în urma celorlalți ca să se poată fotografia efectul bombardamentului celor două patrule din fața noastră.

* Avioanele de vânătoare "Hurricane" (de construcție engleză) din faimoasa escadrilă 53 având baza pe terenul de la "Tir și bombardament" de la Mamaia-Sat, aveau în pază litoralul românesc al Mării Negre.

Echipate cu motor "Rols Royce" aveau un total de 8 mitraliere "Browning" montate în planuri. Maniabile și foarte eficace.

În Februarie 1940, când eram concentrat la Centrul de instrucție al aeronauticii de la Pipera, am asistat la prezentarea lor de piloții englezi. Din nefericire, am asistat mai târziu, după ce intraseră în dotația noastră, și la prăbușirea unui aparat care nu a mai putut ieși dintr-o figură acrobatică. Pilotul, un căpitan al cărui nume nu-l mai rețin, a murit în explozia produsă la sol și pe care am urmărit-o cu înfrigurare și inima strânsă. Era prima dată când vedeam prăbușindu-se un avion.

Cerul e foarte clar.

Cred că jos trebuie să fie cald rău. Pe stânga noastră defilează nesfârșita plajă basarabeană, pe aurul căreia se frânge dantela minusculă și albă a valurilor.

Zburăm la 4100 de metri înălțime.

Marea, de un verde ireal, sclipește sub noi ca o oglindă uriașă cu mii de fațete.

Pete mari, violete sau de un verde închis – aproape negre – ne arată pădurile de vegetație din fundul apei.

Totul ni se pare imens, haotic, neisprăvit. Pe dreapta, orizontul se pierde într-o estompare poleită de soare.

În sfârșit, am ajuns. Bugazul se vede bine, ca un clește uriaș de pământ care și-a înfipt colții în oglinda verzuie a mării.

Limanul e galben și urât, bolnav parcă de anemie pernicioasă.

Un nou viraj pe stânga, și patrulele noastre se îndreaptă direct spre portul Bugazului.

Jos e înghesuială mare. Rușii, goniți de trupele noastre victorioase din cuprinsul Basarabiei se înghesuie aici cu miile ca să treacă dincolo.

Tunurile lor din port au început să tragă.

Le vedem foarte bine exploziile albe cum se sparg în jurul avioanelor din fața noastră.

Trag din plin, dar nu prea au precizie.

Noi am rămas în urmă mult, ca să ne facem meseria.

Radu Eugen, cu picioarele pe marginile trapei de intrare în avion, pe care a deschis-o, stă legat de fuselaj cu o frânghie de munte, și fotografiază mereu.

Bombardamentul formației noastre s-a terminat. Bombele lor au căzut peste instalațiile portului și peste gară.

Un fum gros și negru învăluie toată peninsula. Au lovit bine băeții !

Heinkel-urile noastre au degajat pe stânga și o pornesc spre casă.

Exploziile le mai urmăresc câteva minute, dar zadarnic. Manevra abilă a aparatelor le-a scutit de a fi atinse și de data asta.

A sosit, în sfârșit, și rândul nostru. După ce ne-am făcut datoria ca fotografi, trebuie să ne-o facem și pe aceia de bombardieri.

Doar nu era să venim atâta cale numai pentru câteva clișee.

Încep operațiile de vizare.

Tunurile de jos, ce n-au fost lovite și care au terminat tragerea în celelalte avioane ale noastre care sunt acum departe, încep să ne ia în primire.

Sorin, calm, ține avionul pe direcție. Cu ochii în vizor, urmărind crucea reticulului care a ajuns peste țintă, îi fac semn discret:

- Mai la dreapta. Mai la stânga. Așa. Ține-l așa că-i bine !

Echipajul ne semnalează că exploziile de anti-aeriană se sparg din ce în ce mai aproape.

- Domnule sublocotenent, nu mai mergeți așa drept c-o să ne lovească, intervine telegrafistul, care vede foarte bine cerul de la el din turelă.

- Lasă că s-aranjează și asta, îi răspunde cu umor Tulea. Ce vrei să-i stric combinațiile lui Grigore ? Aveți răbdare... Și echipajul tot a amuțit.

În sfârșit, au căzut și bombele noastre.

Începem manevrarea serioasă a aparatului. Picaj, viraje strânse, cabraj, folosim toate mijloacele ca să scăpăm de tirul celor de jos.

De altfel, era și timpul. O schijă ne-a lovit în planul drept, bufinind ca o detunătură înfundată.

Nu-i nimic. Bine că nu ne-a găurit rezervoarele.

Și mână !...

Motoarele în plin mugesc cu furie. Încetul cu încetul ne apropiem de formația noastră.

Peste câteva minute am ajuns din urmă camarazii. În spatele nostru a rămas marea și fumul care învăluiește Bugazul.

A fost minunat !...

Ne continuăm drumul fără nici o peripeție.

Suntem foarte mulțumiți că nu ne-a încolțit vânătoarea roșie, - care are năravul să se plimbe prin meleagurile astea, - când eram singuri.

Cine știe dacă ne mai întorceam tot așa de bine dispuși.

În restul drumului coborâm la 600 metri.

Jos e cald.

Ni-e chiar atât de cald, încât tot echipajul s-a descălțat. În fond, nu venim de la mare ?

Un avion de vânătoare de-al nostru, Hurricanul Nr. 5, a venit lângă noi să ne admire. Stă ca o sfârlează mică și bosumflată deasupra planului nostru drept.

Ne face tot soiul de gesturi amicale. Ne e simpatic fiindcă are și el, ca și noi, tot Nr. 5. Ca recompensă la amabilitățile lui, îl fotografiez.

După scurt timp ajungem acasă. Aterisaj obișnuit.

Toată lumea-i mulțumită. Și noi, bineînțeles.



A doua zi, la 10 și jumătate dimineța plecăm iarăși în misiune. Decolăm normal și luăm înălțime.

Cerul e senin și norii împrăștiați la întâmplare nu ne pot servi la nimic. Păcat. Ei sunt prietenii noștri albi după care ne ascundem când vrem să facem surprize rușilor.

De data asta însă mergem fără paravan.

La obiectiv suntem la înălțimea ordonată.

Bombardăm aglomerări de trupe bolșevice în retragere în zona satelor Divizia și Cerkez din preajma Cetății Albe.

Răspunzând la politeța noastră, cei de jos s-au crezut datori să ne salute cu salve destul de abundente de artilerie anti-aeriană.

Noi însă suntem aviatori bătrâni. Adevărați "lupi ai văzduhului", după cum spune Sorin Tulea, și deci nici nu ne sinchisim de exploziile lor banale.

Ne vedem liniștiți de drum, și după ce ne-am terminat bombardamentul, ne întoarcem acasă cuminti, ca un conțopist de birou care și-a pus scriptele la punct și pe urmă se duce să ia un șpriț la bodega din colț.

Aterizăm frumos pe aerodrom și începem să ne preocupăm iarăși de importanțele noastre nimicuri cotidiene.

Jocul de rummy, cu pietre se practică la noi pe o scară întinsă...*

Seara am fost ocupați.

Am avut de băut pe noul nostru "sublocotenent aviator de rezervă" de la Hotelul Rogojină: Raul Gheorghiu.

Nu știu cine i-a spus că a pierdut cel mai frumos grad din Aeronautica Regală a României. Gradul de adjutant major aviator "Te Re".

Ca să-i facem plăcere, îi spunem și noi în glumă "sublocotenentul aviator T. R. Gheorghiu Raul..."

Și s-a răs până târziu.

*
* * *

* Dar aveam și pokeriștii noștrii. Câțiva locotenenți care "băteau birlicii" tare de tot. Partidele lor se jucau noaptea, în cortul escadrilei noastre, păziți fiind de telefonistul de serviciu care era responsabil și de buna funcționare a lămpii de vânt agățată de plafon.

S-au înregistrat și câteva scandaluri nocturne între jucători, iar gălăgia "ponților" a ajuns până la "Hotelul Rogojină" unde se dormea cu geamul deschis.

Ce vreți, ale tinereții valuri !

De dimineată se pleacă iarăși în misiune.

Cum suntem în toiul verii, ne ducem la "băi de mare", așa că decolăm tot spre Bugaz.

Înainte să ne luăm zborul, băieții de la escadrila "Costea" au aterizat.

S-au întors toți și sunt excepțional de veseli, se pare că "au făcut varză" Bugazul, după cum se laudă toate echipajele.

Când ne luăm rămas bun de la ei și ne urcăm grăbiți în aparatele noastre, au ținut totuși să ne comunice – pentru oricăre eventualități – că tot malul limanului și al mării e înțesat de tunuri anti-aeriene care trag din plin în cei care le deranjează...

Și am plecat.

De cum ne-am dezlipit de pământ și ne-am așezat pe linia nevăzută a drumului, am început să luăm înălțime.

Orizontul, deși albastru și luminos, are agățați deasupra lui niște nori mari și albi de vată. Îi privim lung. Vom trece peste ei.

Și în liniștea nesfârșită a cerului în care huruiala permanentă și monotonă a motoarelor – care ți s-a dizolvat în nervi, în creier și în ultima fărâmă de sensibilitate – nu-ți mai ajunge la ureche, toți suntem cu ochii pe cadranele albe ale altimetrului.

2100, 2150, 2200, 2250, 2300...

Și cifrele se succed identice, cuprinzând în uniformitatea lor un tâlc pe care numai cei inițiați îl pot înțelege.

Avionul nostru urcă mereu. Indicatorul de pantă oscilează din când în când: suim cu 2-3 metri pe secundă.

În sfârșit, niște manete speciale au fost trase, niște manete lungi și misterioase, care stau de obicei sfioase și neumblate, privindu-te parcă agresiv din măciuliile lor negre. Sunt manetele "de restabilire".

Motoarele, care din lipsa de oxigen de aici de sus își simt treptat sleindu-le puterile, au căpătat dintr-odată forțe înzecite.

Undeva, în șurubăria neștiută a acestei uzini zburătoare, o mașinărie nouă a intrat în funcțiune. E "corectorul altimetric" care prin capsula lui de reglaj, dă iarăși motorului să soarbă cantitatea de oxigen de care are nevoie ca să zbârnăie din plin.

Privim o clipă indicatoarele de presiune ale motoarelor – "Bus-tul" cum îi spunem noi. – Sunt satisfăcătoare. Gonim deci serios.

Și tot așa mereu, cu ochii când pe cer și când în puzderia de ceasornice care ne stau fixate în față, zburăm fără răgaz, zburăm spre țintă.

3000, 3350, 3400...

Heinkel-ul nostru își vede liniștit de drum.

Mai avem puțin și vom putea să ne avântăm peste munții de nori care stau ca o barieră de zăpadă ireală la câțiva metri parcă de boturile ascuțite ale avioanelor noastre.

Privim iar la altimetru: 4100, 4200... Ce greu mai urcă.

În imensitatea haotică a spațiului lipsit de repere, n-avem posibilitatea să ne dăm seama imediat – prin simțuri – de cursa noastră ascensională în lupta încheștată a motoarelor care vor să cucerească văzduhul.

Numai norii stau nemișcați în față noastră, ca un Himalaia de coșmar, sclipitori în măreția lor nemăsurată.

Urcăm mereu. 4300, 4400...

Un frig grozav mi-a încheștat degetul pe harta pe care mi-o uitasem în mână.

Am impresia că o dată cu pojghița de ghiață a transpirației care mi-a congelat tot trupul, chiar și răsuflarea mi-e întretăiată de lama tăioasă a frigului.

O dată cu senzația asta distrugătoare de îngheț general, o moleșeală, o lene ciudată m-a cuprins. Respir greu, mi-e frig, și n-am putere să mă mai gândesc la ceva.

Demult, de când am început urcușul, echipajul n-a mai spus nici un cuvânt. I-o fi frig și lui.

Mă gândesc, greoi, la telegrafistul care stă cocoțat în turelă, cu fața spre ampenajul avionului, apărat doar de o scoică străvezie deschisă spre coadă.

Deodată, o idee fierbinte mi-a fulgerat prin creier, albă și scărpătoare ca o descărcare electrică: – Oxigenul !

Nu ne-am pus măștile de oxigen și suntem sus.

Într-un minut, toți erăm cu fața ascunsă în cauciucul încrețit al măștilor.

Ce ciudat ! Oxigenul ăsta are parcă un gust agreabil. Încetul cu încetul, greutatea de plumb care ne turtea plămâni a dispărut.

Respirăm ușor, normal, accelerat, ca acolo jos, acasă, unde n-ai niciodată grijă... ca să și respiri.

Și am uitat de bătăile svâcnite ale inimii și de opresiunea suflului ce ne ieșea greu din gură.

Am dat drumul la calorifer, și o senzație nouă de mulțumire și liniște ne-a cuprins.

Și echipajul cred că simte la fel, căci fără să bag de seamă, au prins toți glas.

Mitraliorul, de acolo din fund, din întunecimea fuzelajului, a devenit curios:

- Cam pe unde suntem, Domnule Sublocotenent ?...

Privesc afară din carlingă.

Zburăm deasupra norilor.

Sub noi valuri albe se întind până departe în aburul opac al depărtărilor. E marea de nori.

Totul, în haosul ăsta fără dimensiuni, e alb. Un alb de halucinație, un alb dureros care-ți înțeapă ochii cu sclipirile lui poleite cu aurul usturător al soarelui.

Mă uit din nou la altimetru: suntem la 5000 metri.

Iau harta, măsoar distanța pe traiect privind la ceas și calculez în minte:

- Trebuie să fim în dreptul lacului Conduc. În dreapta este Marea Neagră. Mai avem vre-o 70 de kilometri până la obiectiv.

Acum privesc la avionul cap. E mai departe, în fața noastră și ceva mai jos.

Mai zburăm câteva minute peste imensitatea răscolită a norilor, și întreaga formație a început să pice lin. Au dreptate.

Jos nu se vede nimic. Trebuie să ne verificăm poziția, și chiar dacă suntem pe drumul cel bun, nu putem bombarda cu precizie fără să vedem obiectivul. Deci coborâm.

Altimetrul cuminte și cinstit ca totdeauna, ne lămurește drumul prin spațiu fără să obosească niciodată. A început și el să scadă: 4750, 4700, 4650...

La 4100 metri s-a oprit. Zburăm din nou orizontal.

Pătura continuă de nori a rămas deasupra noastră. Soarele mi-jește prin ea din când în când, ca o lună voluminoasă.

Sub noi, la câteva sute de metri, un nou val de nori se întinde spre nemărginirea zării.

Norii aceștia sunt însă cu spărturi. Din distanță în distanță, între două grămezi rotunde și mate se văd găuri mari, negre.

Acolo jos, în fundul prăpăstiilor de o clipă care ne apar în botul avionului, e pământul.

De data aceasta albul care ne înconjoară nu ne mai îndurerează ochii.

Lipsit de sclipirile ascuțite ale soarelui, pare un abur odihnitor peste care zburăm cu iuțeală de năluca.

Din când în când, un noruleț răsleț și mic cât o căpiță de fân e sfârtecat de viforul elicelor. Fumul lui alb se destramă prelingându-se peste transparența ferestrelor care sunt, cât trecem prin el, ca și aburite.

În sfârșit, avionul cap a înclinat de câteva ori din aripi. Asta înseamnă: Atențiune !...

Înainte noastră e o spărtură mai mare. Eu sunt gata. Culcat pe burtă în botul avionului, mi-am fixat toate elementele pe tamburii și roțile aparatului de vizare, și aștept.

Trapele de sub fuzelajul avionului au fost deschise demult. Bombele stau să cadă.

Privesc mai atent spărtura de nori care se apropie. Jos văd întâi ceva albastru. E marea. Văd și malul. Bugazul e alb. Orașelul și portul stau cuibărite pe o limbă de pământ lată doar de-o palmă. Limanul Nistrului e galben-verzui.

Ce forfotă trebuie să fie acolo. Bolșevicii, în disperarea înfrângerii lor, numai pe aici mai pot să fugă.

Mă uit prin lentilele vizorului.

Ce păcat că nu pot să văd bine !...

Am declanșat motorul electric care va lăsa să cadă bombele când verticala avionului va face față de țintă unghiul fixat de mine.

Eu mențin doar avionul pe direcție, și privind mereu prin ochianul vizorului, țin Bugazul la încrucișarea firisoarelor negre ale reticulului din interiorul lentilelor.

Mișc mereu din două roțițe și țin crucea de ochire pe obiectiv.

În port sunt câteva vapoare. În gară sunt trenuri care scot fum.

Firișorul paralel cu reticulul pe care sunt scrise diferitele valori unghiulare pe care le are unghiul avionului față de sol, aleargă cu aceeași iuteală.

În sfârșit, un romb microscopic mi-a apărut în lentilă. Bombele au început să cadă.

Țin cu îndârjire crucea minusculă a reticulului peste port, sincronizând învârtirea roțițelor, cu viteza absolută de deplasare a avionului.

Bombele cad. Le urmăresc prin ferăstruica de sub vizor.

În cadranul special fixat înaintea mea, luminițele lungi și galbene – paralele două câte două – care semnalează prezența bombelor, se sting la interval regulat, pe măsură ce acestea se dezlipesc din măruntaiele avionului.

Trăgătorul, culcat în coada Heinkel-ului, cu ochii la altă fereastră a început să vadă exploziile și strigă entuziasmat:

- Casație Dom'le Sublocotenent ! Ați lovit în vâlmășala aia mare...

De la înălțimea asta, bombelor le trebuie 30 secunde ca să ajungă la pământ.

Și acum dâra s-a terminat.

Bombele au căzut – perechi-perechi – la interval de aceeași fracțiune de secundă.*

Am terminat bombardamentul.

Întreaga formație a început din nou să pice accentuat. Este manevra noastră obișnuită ca să ne sporim viteza.

Din nefericire, deasupra mării nu sunt nori. Și noi ne îndreptăm tocmai spre mare.

Rușii, buimăciți de exploziile noastre, au început să tragă cu tunurile în noi. Nu și-au reglat însă bine tragerea, căci toate obuzele se sparg mai sus și în urma noastră.

Picajul devine din ce în ce mai abrupt. Motoarele huruie cu un zgomot sinistru și la toți ni se agită un gol antipatic în stomac.

Ne continuăm goana. Sunt gata să trag cu mitraliera dacă ne atacă cineva. Știm cu toții că vânătoarea inamică de la Odessa e aproape și foarte vigilentă.

Exploziile tunurilor rusești, care ne strânseseră câteva clipe mai de aproape, au încetat.

Zburăm singuri deasupra mării. Formația a rămas intactă. Suntem toți.

Facem un viraj larg pe dreapta și ne luăm cap-compas direct spre casă.

Întorcerea s-a făcut normal, fără incidente.

După ce am aterizat am aflat de ce rușii au reacționat atât de târziu cu artileria lor.

Patrula Heinkel-urilor care îi "vizitase" înainte, atacase Bugazul dinspre mare.

Probabil că se așteptau să venim și noi tot pe acolo așa că până să ne zărească printre nori și să îndrepte țevile într-acolo...

*

* *

A mai trecut o zi și plecăm iarăși în misiune. Bineînțeles, tot la Bugaz.

* Dăra bombelor era și ea reglată o dată cu fixarea elementelor de vizare, în raport cu obiectivul ce aveam de bombardat. Putea fi "strânsă" când exploziile se încălceau unele peste altele, sau putea fi "largă" cu spațiu mare între ele, ca să neutralizeze o suprafață cât mai mare. Totul depindea de cadența declanșării bombelor, care se desprindeau de avion două câte două. Operația se făcea electric.

De data asta însă decolăm 9 avioane, ca să accelerăm curățirea Basarabiei de trupele rusești.

Sunt în avionul cap de la ultima patrulă. Este prima dată când mi se face această cinste, obișnuindu-se de obicei să se trimită ca șef de bord un căpitan.

Așadar, voi avea răspunderea drumului a trei avioane, mai ales că patrula noastră are un obiectiv deosebit. În timp ce prima formație bombardează iar Bugazul, eu voi merge cu ai mei la Karolina, adică pe malul rusesc al Limanului, ca să reduc la tăcere bateriile anti-aeriene de acolo, care s-au arătat în ultimul timp a fi foarte puțin politicoase.

Și decolăm.

În cap îmi răsună încă recomandăția lui Boldur care e coechipierul meu din stânga:

- A se căscare ochii, băețăș...

Pe drum, nu scap din vedere patrula.

De altfel, e compusă chiar din chiriașii "Hotelului" nostru "Rogojină".

Pe dreapta e Matei Ghica și pe stânga Radu Boldur.

Sunt bine încadrat, și n-am prea mare grijă.

Deodată însă, Heikelul care zbura în dreptul planului nostru stâng, degajează scurt în loc, făcând viraj de 180 grade. Se întoarce net.

Telegrafistul îmi comunică în cască:

- Se întorc acasă, au o pană la mecanismul de schimbarea pasului elicei. S-a rupt ceva...

Îmi pare rău că am rămas stingheri și mă gândesc ce furios trebuie să fie Radu. Ce vrei, așa sunt mașinăriile, au și ele draci câteodată.

Ca să mă consolez, privesc pe dreapta. Avionul echipajului Ghica-sublocotenent Georgescu a rămas în urmă.

Peste câteva minute, telegrafistul care a intrat în legătură cu el, mă lămurește:

- Se întorc și ei. Le trepidează un motor.

Strașnic ghinion ! Odată am avut ocazia să fac și eu pe șeful și am rămas singur în aer.

E foarte regretabil. Și în concluzie, ne punem cinstit la drum, așa de unul singur.

În fața noastră, pe cerul vânat, mai multe puncte negre abia se mai disting.

Sunt Heikelurile primei formații care merg să bombardeze Bugazul.

Cum și drumul nostru e tot într-acolo, am decis să ne ținem după ele.

Și de data asta cerul e plin de nori. Ne prinde bine, căci ne suim deasupra lor.

De acolo de sus, avem mai puțini sorți să fim dibăciți de anti-aeriana bolșevică.

Zburăm la 4200 metri înălțime.

Ajunși în dreptul mării care se zărește spălăcită printre nori, avioanele din față cotesc puțin la dreapta și se îndreaptă direct spre port.

Noi facem un viraj scurt și ne îndreptăm mai spre Nord. Misiunea noastră este să bombardăm tunurile bolșevice de pe peninsula Karolina. Și acolo mergem.

Bineînțeles, ne facem că nu băgăm de seamă că suntem singuri, și zburăm liniștit mai departe, ca și cum am fi cu toată patrula.

Artileria bolșevică ne-a luat în primire mai curând decât mă așteptam. Probabil că a fost stârnită de exploziile bombelor azvârlite de camarazii noștri deasupra Bugazului, și acum își varsă focul pe noi.

Chestia asta nu mă mai impresionează demult. De altfel, ne-am hotărât – tot echipajul – ca să luăm lucrurile cât se poate mai puțin în tragic.

Astfel, după cum ne-am învățat să privim lucrurile sub aspectul lor umoristic, glumele în zona inamicului și în special deasupra obiectivului sunt foarte gustate.

– Domnule Sublocotenent, trag rușii în noi !

– Doar n-ai fi vrând să tragă hotențoșii...

Și echipajul râde.

Râde fiindcă ne-am învățat să ne jucăm cu moartea, fiindcă nu ne mai e frică de ea. Îi râdem obraznic în față și îi răspundem în zeflema:

– Ei și ?...

Suntem cinici. Se poate. Dar cred că e mai bine așa.

Zburăm direct spre țintă.

În timp ce obuzele se sparg amenințătoare în jurul nostru, încep operațiile de ochire, printr-o spărtură de nori, apărută în fața noastră tocmai când ne trebuia.

Bombele, în clipa calculată după roțițele gradate ale vizorului, încep să cadă peste limba de pământ dintre mare și limanul Nistrului.

Știu precis că acolo sunt cuibărite bateriile antiaeriene.

Dar intrăm iarăși în nori. Nu pot să mai urmăresc efectul bombardamentului, care continuă să se facă, automat, după aparatele noastre electrice de bord.

Și bombele se duc scăpate în gol să-și nimerească ținta, la același interval de zecime de secundă, deși nu o vedem.

Am degajat, în sfârșit, spre mare.

Exploziile care ne-au pierdut urma câteva clipe prin nori, s-au strâns iar în jurul nostru.

Ce-ori fi având, Doamne, rușii ăștia de se țin așa scai de noi. Vor cu tot dinadinsul să ne dărâme ? Dar nici noi nu ne lăsăm așa ușor...

Și picăm iarăși vertiginos spre talazurile mării cu orizontul înecat în ceață.

Au mai trecut câteva minute.

Coasta rusească abia se mai zărește ca o dungă neagră în fundul peisajului.

Mitraliorul de bord, care de data asta trebuia să fotografieze de la locul lui efectul bombardamentului nostru, n-a putut să-și facă și această meserie auxiliară.

- Am intrat în nor, și n-am mai văzut nimic. Era păcat să stric clișeul.

- Bine. Nu-i nimic. Ne-ntoarcem, dar fii atent să nu mai ratezi poza.

Privesc altimetrul: 1750 metri înălțime.

Și ne-am întors.

Coasta se vede din ce în ce mai bine. Ne îndreptăm direct spre ea. Tot echipajul tace.

Mă simt dator să nu-l las să se tortureze într-o prea mare încordare, și îi dau trăgătorului ultimele indicații:

- Fotografezi când am ajuns la verticală.

În sfârșit, a trecut și asta !... Sub noi, undeva, pe limba îngustă de pământ arde ceva cu un fum gros și negru. Semn bun. Înseamnă că am nimerit ceva mai important.

Mitraliorul își ia în grabă fotografiile și degajăm a doua oară spre larg. De data asta însă, virăm ceva mai spre sud.

Tunurile de jos au intrat foarte târziu în acțiune și nu cu debit mare.

Abia se zăresc, ici-colo, câteva explozii de ale lor.

Probabil că nu se așteptau la atâta obrăznicie din partea noastră, ca să ne reîntoarcem imediat după ce le-am lăsat ploconul.

Sau poate le-am lovit în plin și nu mai pot reacționa toate așa cum le-ar cere inima...

Noi însă ne vedem de drum.

Vânătoarea bolșevică din apropiere poate oricând intra în scenă, și cum suntem singuri-singurei, e preferabil să ne întoarcem acasă.

Pe drum, aproape de teren ne întâlnim cu formația dinaintea noastră.

I-am ajuns din urmă, căci ei zburând escortați de vânătoarea noastră și în companie numeroasă, n-au nici un motiv să se grăbească, ca noiăștia care am fost la Karolina...

După aterizare, venind să dăm raportul la sala de informații, am aflat o veste groaznică: cum a fost torturat și ucis un echipaj de-al nostru care a căzut la bolșevici. Suntem toți revoltați.

Dacă ar fi după sufletul nostru, am merge imediat acolo ca să-i pulverizăm definitiv.

Dar războiul modern are regulile lui. Nu mai trăim în timpurile zborului fantezist și romantic de altă dată.

Păcat ! Și ne-am dus tăcuți la masă.

Pe seară, la ora 6, echipajele care n-au fost de dimineață în misiune, decolează iar.

Obiectiv: Bugazul.

Îmi pare rău că nu sunt și eu cu ei. E o "ieșire" grandioasă.

O dată cu apusul soarelui s-au întors și băieții.

Cu tot focul intens de artilerie antiaeriană care a căutat să-i lovească, misiunea a reușit perfect.

Portul, orașul, gara, depozitele și debarcaderul care erau toate înșesate de trupele roșii care fugeau spre "paradisul" lor, au fost prefăcute în țandări.

Toate echipajele au bombardat perfect. Și lucrul nu e de mirare. În avionul cap era comandorul Landman.

Seara, entuziasm general. Cineva, de la un capăt de masă, a scos din buzunar o frântură de jurnal și o citește cu emfază.

Era o telegramă din Berlin intitulată: "*O mare victorie a aviației românești*".

Și un subtitlu pe trei coloane îi denunța conținutul:

"Numeroase vase cu bolșevici scufundate în limanul Nistrului".

Textul telegramei transmisă de Agenția D. N. B. era foarte elogioasă pentru noi și se termina astfel:

"Mai multe vase au fost scufundate de bombele ținute în plin ale avioanelor române.

Alte vase au fost avariate și au fost nevoite să se întoarcă.

Grupul românesc de avioane de luptă s-a întors la bază fără nici o pierdere".

Zarva și comentariile au ținut până târziu.

A doua zi de dimineață a mai plecat o patrulă la Bugaz.

N-a făcut decât să sublinieze prin alte câteva zeci de bombe, prăpădul de ieri.

Noi, la popotă, am botezat Bugazul, spunându-i "Dunker-ul bolșevic".

E destul de sugestiv.

*
* *

La prânz, între felul întâi și doi, a sosit ordinul să plecăm în misiune.

De data asta, schimbăm de obiectiv. Avem de bombardat orașul Ovidiopol. Resturile trupelor roșii care au scăpat cu fuga în fața armatelor noastre victorioase, caută să se întărească acolo, peste drum de Cetatea-Albă, pe celălalt mal al Limanului.

Noi însă nu trebuie să le dăm răgaz.

Și de aceea, la ora 12 și jumătate, între un borș și o tocăniță de cartofi, am decolat iarăși 6 avioane.

Cerul nu prea e senin. La Est o dungă suspectă de nori ne dă de gândit, în orice caz, o să ne descurcăm noi. Trebuie neapărat să ne întoarcem teferi. Avem doar de terminat masa.

De cum am decolat, am căutat să luăm înălțime. Truda însă – după un timp – ne-a părut zadarnică, deoarece bariera de nori se ridica la peste 5000 de metri. Așa că ne-am resemnat să zburăm sub ei.

Drumul până la obiectiv l-am parcurs normal, fără nici o peripecie.

Numai Sorin, din cinci în cinci minute, ține neapărat să mă lămurească prin ajutorul intercomunicației:

– Mi-e foame !...

Radu Eugen, care merge iarăși cu noi ca ofițer fotograf, se căznește să-și găsească un loc la bord de unde să poată face pozele în cât mai bune condiții.

Cu toată truda lui, nu găsește nici o formulă deosebită. Heinkel-ul e plin pretutindeni numai cu aparate și șurubării de tot felul. N-are nici un centimetru pătrat lăsat fără întrebuințare.

Între timp, ne-am apropiat. Printr-un val de ceață lăptoasă începe să se întrezărească Limanul.

Deși nu suntem la o înălțime prea mare, îmi dau seama că din cauza lipsei de vizibilitate n-o să pot face operațiile de vizare cum trebuie.

Privesc de câteva ori prin lentilele vizorului. Nu se vede nimic. Mă uit foarte dezamăgit la Sorin. El m-a înțeles. Printr-un semn făcut cu bărbia, mă întreabă dacă trebuie să coborâm.

- Sigur.

Și aparatul începe să coboare huruind prin ceață.

Coechipierii noștri din patrulă nu se mai văd. Au rămas undeva sus, cine știe prin ce ungher singuratic de cer. Noi însă coborâm mereu. Am ajuns la 800 de metri. Îi fac semn lui Sorin să redreseze și să zboare orizontal.

De altfel, era și timpul. În botul avionului nostru apare confuz obiectivul.

Ovidiopolul este un orașel lungueț, așezat pe malul stâng, de-a lungul Limanului Nistrului.

Cum venim noi dinspre malul românesc, îi trecem chiar peste mijloc, zburând de-a curmezișul lui.

Fiind atât de jos, nu mai pot face vizarea cu ajutorul motorușului electric, așa că declanșez căderea bombelor cu mâna, trăgând de două manete mici.

În sfârșit, Ovidiopolul e sub noi.

Bombele noastre cad cu aceeași cadență obișnuită. Jos, pe-o stradă principală e un șir lung de camioane pline cu soldați.

În mijlocul lor cade o "purcea" de-a noastră de 225 kilograme. Dar o dată cu explozia provocată de noi, mai văd și alte flăcărute. Sunt tunurile anti-aeriene care trag în noi din marginea orașului.

Le văd foarte bine. Sunt grupate câte trei de-a lungul malului, într-o miriște de grâu de pe care snopii n-au fost încă ridicați.

În spatele bateriilor trece un drum care intră în partea de Nord a orașului.

Și trag mereu, într-o cadență uimitoare. Cred că e prima oară când le văd atât de distinct și atât de aproape, cum vor neapărat să ne lovească.

Nu știu de ce, dar flacăra lungă și roșie care iese din țevile lor, parcă mă frige pe inimă.

Ce păcat că nu sunt în drumul meu! Aș avea o poftă grozavă să le las și lor câteva "suvenire" de la noi. Dar n-avem timp de pierdut.

Odată dâra terminată, avionul nostru continuă să zboare vertiginos apropiindu-se mereu de pământ.

Am ajuns la 150 de metri și ne găsim înfipți adânc în cerul veninos la Sovietelor.

Sub noi, lucrări de sapă numeroase și nesfârșite șanțuri anti-tank, ne arată că bolșevicii au întărit bine de tot Odessa care se ascunde în ceață numai la câțiva kilometri.

Facem un viraj larg pe stânga și ne îndreptăm spre Liman. Eu stau culcat în botul avionului, cu mâna încheștată pe trăgaciul mitralierei.

Zburăm acuma jos de tot. N-avem nici 50 de metri. Zăresc deodată o șosea. Pe ea ceva negru parcă se mișcă din distanță în distanță. Trebuie să fie o coloană camuflată.

Și nu mai stau pe gânduri. Dau drumul la o rafală scurtă din mitralieră în direcția ei.

Dar Sorin începe subit să râdă. Mă întorc mirat spre el.

- Nu trage mă... Sunt niște pete negre de noroi.

Au mai trecut câteva minute. Limanul e iarăși sub noi. Dincolo e pământ românesc. Uf ! De-am ajunge mai repede deasupra lui.

Și graba ne era justificată. Două "Rata", botoase și scurte ne încrucișează calea. Vin, dinspre liniile noastre. Cine știe ce or mai fi făcut pe-acolo...

Din fericire, ne zăresc târziu. Totuși, în treacăt, în viteza celor 800 kilometri la oră cu care ne încrucișăm, ne salută cu o rafală. Bineînțeles, le răspundem de politețe și noi, cu trei rafale ceva mai lungi.

Și fiecare, grăbit, își vede de treaba lui. Mă miră faptul că "Ratele" nu s-au mai întors să ne atace.

Abia acasă am putut dezlega enigma: avuseseră o întâlnire foarte neplăcută cu I.A.R.-urile de vânătoare ale noastre, care le-au pus pe fugă. Așa că era natural să nu aibă chef să se mai lege de noi.

Ne-am înapoiat tot drumul singuri.

Cu ceilalți nu ne-am întâlnit decât deasupra terenului de bază, în timp ce făceam turul de pistă ca să ne luăm "priza" pentru aterizare.

*
* * *

La ora 4 după-amiază ne-am întors iarăși la popotă și ne continuăm "ospățul".

Aici însă aflăm o veste ce iese din comun.

Unul din echipajele care trebuia să zboare în patrula dinaintea noastră, a decolat și după 12 minute de zbor s-a întors la teren. Avea o pană de motor.

Băieții, deși rămași singuri, la câteva zeci de kilometri de restul formației care era în zbor, nu s-au putut resemna să se întoarcă atât de curând acasă și luând un avion de rezervă de la altă escadrilă au plecat pe cont propriu să bombardeze obiectivul ce li se fixase.

Și echipajul și-a îndeplinit perfect misiunea.

A zburat direct la obiectiv, fără vânătoare de protecție și fără "patrulă de luptă", l-a bombardat strașnic de la 500 de metri înălțime și pe urmă s-a înfors acasă, cuminte și liniștit, ca și cum nimic nu s-ar fi întâmplat.

Dar nu s-au mulțumit numai cu atât. Au și fotografiat efectul bombardamentului, ca să n-aibă nimeni ceva de zis.

După care echipajul sublocotenentului Scărlătescu Constantin și al sublocotenentilor de rezervă Vasilescu Gheorghe și Scheletti Ion, s-a dat jos zâmbitor din avion.

Frumos, nu ? Întocmai ca într-un jurnal U.F.A.* de pe ecranul unui select cinematograf din București.

*

* *

Și a mai trecut o zi. O zi banală și plicticoasă, o zi fără misiune.

Totuși, a trebuit să înregistrăm ceva deosebit și de data asta în cartea de aur a "Hotelului Rojină":

Au sosit germaniștii.

Adică au sosit camarazii noștri de Flotilă, care au fost în Germania ca să se specializeze.

Toți sunt simpatici și se simt incomodați că le-am luat cu războiul înainte, în timp ce erau plecați din țară.

Bineînțeles, îi primim cu brațele deschise, - căci ne sunt toți vechi prieteni - și seara, le servim o porție copioasă de "întâmplări" adevărate.

Pe ici pe colo, unii mai măresc în povestire numărul "Ratelor" cu care s-au luptat, sau fac tot felul de aprecieri îngrijorate asupra bătăliilor rusești. Nu de alta, dar cei noi veniți trebuie "să fie puși în temă", așa că descrierile misiunilor române se țin lanț.

* U.F.A.: firmă de stat germană care prezenta pe ecrane jurnalele cinematografice de actualități.

- Da, să vezi dragă ce-am pățit. Ceva extraordinar !... Zburam la 4 500, când ce crezi - că mi se întâmplă ?!...

După masă ne sosește un ordin de misiune.

Trebuie să bombardăm o gară pe linia Razdelnaia-Odessa.

E ceva interesant.

Dar tocmai când să ne suim în avioane, ordinul de decolare s-a contramandat. Ne pare rău. Ar fi fost prima misiune mai serioasă în interiorul Ucrainei. Ne consolăm însă repede. Suntem siguri că au să vină în curând altele, mult mai palpitante. Adică tocmai ceva special, pentru noi.

Pe seară, făcând o vizită pe la postul de comandă al Grupului, am aflat lucruri interesante. Și anume că unii dintre noi am fost propuși pentru decorare.

Vorba lui Sorin:

- Când s-o termina războiul, o să dormim pe saltele umplute cu lauri...

I-am răspuns însă că prefer salteaua de lână de acasă.

În ziua următoare, căpitanul Panțu și locotenentul de rezervă Crețoiu au început să ne filmeze pentru o producție O.N.C.*

Suntem foarte emoționați.

Am început cu toții să ne simțim un pic vedete.

E foarte grav.

Au mai trecut multe zile. Zile fade și goale, fără dată și fără misiuni.

Băieții s-au plictisit. Cred că o "ieșire" la ruși le-ar face bine.

Așteptăm cu toții să ne reluăm "activitatea".

Trupele roșii, după dezastrul de la Bugaz, au fost izgonite din Basarabia. Ostașii noștri luptă undeva la nord, unde au trecut Nistrul, încercând să pătrundă cât mai adânc în dispozitivul lor de retragere.

În fiecare seară aflăm noutățile terestreilor de la căpitanul Vornicu - aghiotantul Grupului nostru - care ne este o adevărată guvernantă sufletească. Pe toți ne iubește, ne poartă de grijă, ne învață să fim prudenți.

Băieții noștri țin foarte mult la el. În semn de deosebită afecțiune l-au numit "Tatăl lor".

Numai unii mai obraznici, referindu-se la faptul că ori de câte ori

* O.N.C.: Oficiul național cinematografic.

plecăm în misiune el este acela care ne comunică codul de semnalizare, i-au schimbat porecla din "Tatăl lor" în "Racheta zilei". Dar căpitanul Vornicu nu se supără de gluma asta inofensivă.

Sufletul lui e de aur adevărat.

Dar în zilele de repaus, în care fiecare așteaptă cu înfrigurare ordinul de a decola "în premieră" ca să bombardeze în Ucraina, băieții au mai născocit ceva: pe Azdrubal.

Acest personaj închipuit nu reprezintă altceva decât însăși plecarea în misiune, bombardamentul, spiritul neînduplecat și distrugător care se hrănește numai cu bolșevici, în sfârșit un fel de sucursală a zeului Marte, ceva mai complexă și mai perfecționată.

Tot ce e pericol, război, răfuială cu rușii, se numește cu un cuvânt general și cuprinzător: Azdrubal.

Băieții sunt foarte politicoși cu el. În fiecare dimineață toți vor să afle noutăți în privința lui.

- Ei, a venit vre-un Azdrubal ?

Ba unii, ceva mai ghiduși, i-au făcut și un fel de prezentare în versuri:

Atențiune ! Începe drama.

Azdrubal și-a tăiat nasul cu lama...

Și asta înseamnă că a venit ordin să se decoleze pentru o misiune grea.

În sfârșit, a venit și Azdrubal.

Am primit ordin să bombardăm calea ferată care leagă Razdelnaja de Odessa.

Era și timpul, căci echipajele începuseră să ruginească. Din tot Grupul, numai eu zburam regulat cu Fleetul, ducând tot soiul de hârtii la Comandament.* Și băieții mă invidiau grozav.

Înainte de a pleca în misiune, mi-a venit o idee ingenioasă. Dându-mi seama că pășim la o nouă și hotărâtoare fază a războiului, m-am dus la cancelaria Grupului și m-am uitat la calendar. Era 1 august 1941.

Am decolat la 4 după-masă. Zburăm normal, cu o singură deosebire, că nu ne mai sinchisim deloc că navigăm deasupra Basarabiei. Dedesubt sunt doar ai noștri.

Nistrul l-am trecut la 1500 de metri, și apoi începem să picăm insistent.

* Comandamentul de operații al Flotei I Bombardament era la început la Buzău, la liziera unei păduri de salcâmi din apropierea aerodromului militar, iar ulterior pe marginea aceluia din Focșani-Nord.

Calea ferată cu pricina ne iese curând în cale. De altfel e și foarte apropiată: la vreo 50 de kilometri de Nistru.

Privesc la altimetru: zburăm la 400 de metri înălțime.

În timp ce examinez dunga lucioasă a drumului de fier care se pierde în zare, o mogâldeață neagră apare în stânga noastră.

E o gară. Ar fi păcat s-o las întreagă.

Deși n-am ordin precis s-o bombardez, îmi închipui că nu se supără nimeni dacă o arunc în aer.

În fond, este și asta un mod de a "intercepta calea ferată Odesa-Razdelnaja", așa că mă îndrept spre ea.

Bombele le-am declanșat ca de obicei, la precizie. Au căzut peste șine, peste o gheretă de măcaz și peste o magazie.

Dar nu le-am tras pe toate. Am mai oprit vreo zece, deoarece am văzut că celelalte avioane din patrulă au făcut viraj spre sud, luând-o la vale pe calea ferată.

Noi cu 5-ul după ele. Când am văzut că din celelalte Heinkel-uri au început să curgă bombe peste linii, am dat și eu drumul la porția mea.

Șinele săreau răsucite în aer ca niște macaroane enervate. Spectacol foarte distractiv.

Din păcate însă, n-am avut posibilitatea să-l admir până la sfârșit. Trei "Rata" infuriate, ieșite din cine știe ce ungher ascuns de cer, țâșnesc asupra noastră.

Au făcut manevra atât de repede, încât n-am avut timp să trag. Numai mitraliera telegrafistului a ripostat scurt, cu o singură rafală.

Cartușele bolșevicilor nu ne-au nimerit. Trasoarele lor au trecut toate pe deasupra noastră.

Cei trei vânători bolșevici au trecut vertiginos pe sub noi și s-au dus să-și termine picajul undeva pe lângă harta verde a câmpului.

Privesc în toate părțile încordat. Îmi dau seama de ce ne-au atacat rușii: avionul nostru a rămas puțin în urmă.

Știi că cele trei "Rata" au să revie la atac. Nu putem scăpa atât de ieftin. De altfel, mai sus, pe stânga, alte două ne pândesc gata să intervină.

Dar deodată, patru săgeți negre și sclipitoare au spintecat văzduhul pe lângă noi. N-am mai putut să-mi stăpânesc un strigăt de bucurie.

- Ura ! Sunt I.A.R.-urile noastre...

De sus, de unde ne păzeau prietenii noștri vânătorii, au văzut că suntem atacați și într-o frântură de secundă ne-au sărit în ajutor. Și I.A.R.-ul nostru 80 e un strașnic avion de luptă.

Sus, deasupra noastră, încăierarea era în toi.

Rușii probabil că nu se așteptau la surpriza asta.

Avioanele de vânătoare se încrucișează într-un carusel fantastic. Aripile le sclipesc din când în când, în poleiala de argint a soarelui care apune. Cartușele lor luminoase se împrăstie pe cer ca niște scânteii desprinse din cine știe ce luptă de titani.

Peste purpura stropită cu aur a cerului, un avion a căzut.

Nu știu de-al cui o fi.

O torță uriașă și neagră se ridică verticală dintr-o porumbiște.

- Dă Doamne să fie un bolșevic !...

Celelalte două Heinkel-uri ale noastre își urmează nestingherite calea. Mai au ceva de bombardat.

Cine știe dacă cineva din echipajele de-acolo o fi văzut lupta aeriană.

Deoparte și de alta a căii ferate ne apar niște cuburi negricioase. E altă gară.

Avioanele noastre își lasă bombele peste ea. Cred că au lovit bine. Un fum alb se ridică peste șine.

O fi fost vre-o locomotivă.

Deodată însă Heinkel-urile degajează smucit pe dreapta. Ce s-o fi întâmplat ?

Era bine să mai fi stat puțin să fotografieze și efectul. Dar o explozie de obuz mă lămurește imediat. Gara e bine păzită.

Mă uit în stânga. O baterie de artilerie antiaeriană, ascunsă undeva în dosul magaziiilor, trage vârtos în noi.

Doar un picaj... În câteva frânturi de clipă suntem la 20 de metri de pământ.

Trecem șuerând deasupra vagoanelor din capul gării. Pe stânga iese fum.

Tunurile n-au putut să ne mai urmărească în traiectoria noastră fulgerătoare. Trag undeva pe sus.

Uf ! Am scăpat de gară. Virăm urgent pe dreapta, căci nu e prea prudent să cobori mult spre sud. Odesa e aproape. Și o luăm direct spre casă.

Echipajul însă e curios.

- Unde ați bombardat domnule sublocotenent ?

Mă uit atent pe hartă și le răspund la întrebare:

- Cea dintâi gară se numește Jeremijovca de lângă satul Donceva, iar cea de a doua, Vigoda. V-ați lămurit ?...

După aterizare, e forfotă mare pe teren. Camarazii noștri sosiți proaspăt au ieșit de data asta prima oară în misiune.

Și își povestesc impresiile.

Locotenentul Ioan Gheorghe, cel mai vedetă dintre cei nou sosiți, a fost zgâriat, deasupra gării Vigoda, de-o schijă la mâna stângă.

E singurul care nu prea face haz de această "mică aventură aeriană", cum îi spun băieții.

*

* *

Și s-a mai făcut o misiune. A doua zi dimineața au decolat iarăși șase Heinkel-uri luând drumul spre Răsărit.

Avem de bombardat centrul și aripa dreaptă a orașului Grigoriopol, în care bolșevicii încercuți definitiv mai opun o înverșunată și inutilă rezistență.

Zburăm jos, așa că putem să ochim cu maximum de precizie. Ne lăsăm să cadă bombe de la 500 de metri, așa că eu am ocazia să văd cum din cauza dărei mele sare în aer un bloc mare alb, construit după toate regulile lipsite de armonie ale așa-zisei arhitecturi moderne.

Nu știu ce o fi adăpostit această enormă casă înfiptă pretențios în mijlocul sărăcăcios al orașului, dar sunt sigur că pereții ei nu puteau cuprinde decât o mare și temută instituție oficială bolșevică.

Explozia care a pulverizat-o până-n temelii, a fost foarte spectaculoasă. Celelalte bombe au căzut de-a lungul unei străzi laterale și peste niște case fără importanță.

Odată treaba terminată, un viraj larg pe stânga ne-a adus deasupra liniilor noastre, căci românii ocupaseră partea de nord a orașului.

Și am pornit-o liniștiți pe drumul întoarcerii.

S-a aterizat normal, fără nici o peripeție.

După-amiază misiunea a fost repetată de avioanele escadrilei Costea. A fost aceeași plimbare aeriană fără reacție din partea inamicului.

Seara, la masă, am aflat că orașul a fost ocupat de trupele noastre.

*

* *

În ziua următoare schimbăm zona de "activitate". Ne deplasăm ceva mai la nord, în regiunea Ploskaia, unde bolșevicii – conform tradiției create în războiul ăsta – opun o rezistență sângeroasă capului de pod făcut de ostașii noștri dincolo de Nistru.

Având în vedere că situația e destul de serioasă, Heinkel-ul 111 trebuie neapărat să-și spună cuvântul lui plin de "greutate" și în această mahala a frontului.

Așa că escadrila noastră decolează curând cu o încărcătură puternică de bombe, ca să "aranjeze" lucrurile pentru bravii noștri infanteriști.

Din motive tehnice, echipajul nostru, celebrul 5, rămâne acasă. Pe Sorin îl durea stomacul.

Ne înlocuiește în formație avionul 17 cu echipajul lui obișnuit: sublocotenentul Boldur Radu, adjutant aviator Dincă Marin, poreclit de multă vreme și Ulcică.

Toată după-amiaza stăm întinși la soare înaintea cortului.

Ce penibil e să stai jos și să aștepti să se întoarcă băieții din misiune.

Numai cine a trăit clipele astea de frământare intensă, de așteptare chinuitoare, își poate da seama cât suntem de legați între noi, de cum ne-a intrat în sânge zborul, și de neastâmpărul care ne mistuie când tu ești la pământ și camarazii îți sunt în aer.

Într-un târziu s-aude undeva ieșind din linia nevăzută a orizontului, un huruit înfundat de motoare. Un soldat pierdut printre niște lăzi cu bombe a avut timpul să ne anunțe scurt:

– Vin !...

Și în clipa următoare, Heinkel-urile noastre apar ca o năluca apocaliptică de zgomot și viteză, șuerând în zbor la câțiva metri de pământ.

Este tradiționalul "rasse-motte" al escadrilei noastre, care ne-a aprins la toți în suflet bucuria reîntorcerii.

Dar scânteia veseliei n-a durat mai mult de o clipă.

Ne lipsește un Heinkel !

E chiar nr.17. Avionul lui Boldur...

Ceva mai târziu ne sosește un telefon liniștitor la postul de comandă al Grupului:

"Avionul 17 a aterizat forțat la Chișinău. Are răniți la bord." Atât.

Toată seara ne-am căznit să aflăm amănunte. Cine, unde, cum ?... Dar a fost zadarnic.

După masă, Sorin Tulea a venit să-mi șoptească ceva misterios la ureche:

- Vrei să faci mâine o misiune "bășcată" ?... Hai să vorbim cu comandorul Nagaevski...

Moș Truică m-a sculat din somn foarte îngrijorat.

- Am auzit că mergeți lângă Bug, domnule sublocotenent. Să dea Dumnezeu să vă întorceți cu bine...

M-am uitat la patul lui Boldur. E gol.

Nu știu de ce m-au cuprins tot felul de gânduri negre.

Afară încă nu s-a luminat de tot.

În aerul rece al dimineții eșapamentele motoarelor noastre par că îngână o melodie bizară. E parcă ceva lugubru în hurelul lor aspru de oțel.

De data asta vor decola numai trei avioane. Celelalte echipaje dorm încă liniștite. Vor avea și ele alte misiuni mai târziu.

La sala de informații găsim numai pe comandorul Landmann care ne dă ultimile informații pentru drum:

- Zburați sus și țineți strâns formația și îmbrăcați-vă mai gros, să nu vă fie frig. O să fiți escortați de patru Messerschmidt 109. Drum bun, băieți !...

Am decolat.

Cele trei Heinkel-uri zboară într-o formație impecabilă, plan la plan.

În avionul cap e echipajul căpitan Nanu Nicolae – căpitan Floareș.

Pe stânga echipajul locotenent Popescu Lazăr și locotenent Ștefanov Emanoil.

Pe dreapta echipajul nostru: Sorin Tulea, cu mine și Radu Eugen.

Luăm treptat înălțime. Pământul e vânat de aburul opac al dimineții.

În liniște, ne rememorăm cu toții ce avem de făcut. Trebuie să descoperim și să bombardăm un aerodrom sovietic, undeva departe, pe dreapta sau pe stânga căii ferate leagă Odessa – pe la sud de limanurile Hadjibei și Kujalnicki – de localitatea Vosniesjensk și de centrul Rusiei, între apa Bugului și a râului Tilig.

Și când te gândești că frontul nostru se află doar la Nistru...

Aparatele de vânătoare care trebuiau să ne asigure protecția au fost punctuale la întâlnire.

De data asta, din cauza razei lor de acțiune care e mult mai redusă ca a noastră, le-am luat de pe un teren situat în imediata apropiere a frontului.* Și am pornit-o cu toții mai departe la drum.

La Nistru avem 4500 metri înălțime. Zborul – deși am trecut în spațiul aerian al inamicului – devine din ce în ce mai monoton.

Trecem la verticala satului Cerbuci, lăsăm lacul Kukurganski pe dreapta, și după ce zburăm peste calea ferată ce leagă Tiraspolul, Razdelnaja și Odessa, ne înfundăm din ce în ce mai mult în inima Ucrainei.

Pentru a fi mai siguri de navigație încep să număr apele ce serpuiesc ca niște panglici de la nord la sud. Și-s multe. Una, două, trei, cinci...

Echipajul, plictisit de atâta tăcere concentrată, mă întreabă la răstimpuri:

– Mai avem mult, domnule sublocotenent ?...

În sfârșit, calea ferată pe care o căutăm a apărut dintr-o dată sub noi.

E orientată spre nord-est și nu e deloc dreaptă, așa cum e trasată pe harta noastră.

Suntem toți numai ochi ca să găsim aerodromul.

Zburăm pentru prima dată în țara asta necunoscută și nu știu încotro să-ți arunci privirea mai întâi.

Mă uit la altimetru. Suntem la 4.750 de metri.

Tubul măștii de oxigen mă stânjenește în mișcări. Nu știu de ce, dar astăzi masca mă enervează.

Parcă-aș fi un câțel cu botniță, închis într-un coteț. Impresia asta o are și Sorin.

Mai zburăm un șir lung de minute. Tot nimic.

Pământul sub noi pare pustiu. Doar o șosea neagră și șerpuită se încolăcește pe după traseul lucios al drumului de fier.

Într-un târziu, avionul căpitanului Nanu se înclină discret și începe să vireze pe stânga. Îi urmărim manevrele cu atenție.

Echipajul Popescu Lazăr-Ștefanov a virat și el.

– Imposibil ! – strigă imediat Sorin. Uite că se întoarce...

Într-adevăr, făcând un viraj de 180 de grade formația se înapoiază net spre vest, adică facem cale întoarsă.

* Aerodromul de front al vânătorii noastre de protecție era atunci la Sturzeni, în apropierea Nistrului.

Mai târziu a fost la Manzăr, unde am asistat la prima misiune de război a avionului I.A.R.-81 (Bobby) care a atacat cu bombe în picaj un obiectiv din Odessa.

Avionul nostru "Bobby" nu era altul decât cel de vânătoare I.A.R.-80 căruia i se adaptase sub planuri și sub fuzelaj 3 bombe, la fel ca la "Stukas"-urile germane, dar mult mai eficiente decât acestea.

Dar clipa noastră de neliniște se destramă repede.

O patrulă de Heinkel 111 nu se întoarce așa ușor din drum !

Formația noastră a virat fiindcă șeful de bord din avionul cap a găsit aerodromul. Acum îl văd și eu.

E dreptunghiular și foarte mare. Pe laturile de la nord și de la sud se văd petele închise ale unor hangare camuflate. Două piste lungi betonate pentru decolare, în cele două extremități ale terenului sunt foarte vizibile.

Mă aplec peste vizor și încep să-mi aranjez tamburii cu gra-dațiile elementelor de bombardament. Prin lentile se zărește greu pământul. Jos e ceață.

Dar n-apuc să-mi las bombele să cadă că Sorin îmi strigă în intercomunicație:

- Ia uită-te în față, colo la dreapta...

Dintr-o singură privire mi-am dat seama ce se întâmplase. Șase avioane rusești de vânătoare – două patrulă de câte trei – zburau frumos, ca la defilare.

Ce-o fi și cu bolșevicii ăștia ? Nu ne-au văzut, sau fac pe nevinovații și își caută tacticos de drum, din cauza celor patru Messerschmidt-uri ale noastre ?

Deocamdată nu sunt încă lămurit. Caut să profit însă de clipele scurte de răgaz ce le mai avem – rușii pot doar să ne atace din secundă în secundă – și să-mi fac bombardamentul. Pe urmă vom vedea ce o să mai fie !

Încep din nou operațiile de vizare. Jos se mișcă parcă ceva. Sunt niște avioane mari, bimotoare și cu ampenaj dublu, care tocmai decolează. Strașnic moment.

Las bombele să cadă-n gol într-o dâră cu intervalul mare ca să acopere cu exploziile lor cât mai multă suprafață.

Totul s-a petrecut în câteva frânturi de clipă. Bombele care pun în călătoria lor până la suprafața pământului mai bine de 30 de secunde, sunt în drum spre țintă.

Bănuiesc oare rușii ce plocon afurisit le-a fost expedit din cer?

Avioanele lor de vânătoare s-au depărtat puțin și zboară deasupra noastră.

Avem marele avantaj că soarele care tocmai a răsărit e în spatele nostru. Messerschmidt-urile stau parcă neclintite pe cer în urmă și mai sus.

Un singur bolșevic să ne atace și tabără toate pe el.

Dar rușii nu se sinchiesc de noi, par preocupați de altceva.

Deodată, o idee simplă și luminoasă mi-a scăpărat prin creier. Avioanele de vânătoare bolșevice nu ne atacă fiindcă au altă misiune

de executat. Asigură protecția aparatelor lor de bombardament pe care le-am văzut că decolează.

Între timp, au bombardat și celelalte avioane din patrula noastră. Explosiile se zăresc jos, peste hangare și pista betonată ca niște puncte mici și negre.

Artileria antiaeriană de jos n-a intrat încă în acțiune. Îi e frică poate să nu tragă în aparatele lor.

Noi profităm de ocazie și începem un picaj vertiginos, care trebuie să ne sporească mult viteza.

Toate trei Heinkel-urile – care nu s-au despărțit o clipă în tot timpul zborului – au executat la timp manevra.

Câteva explozii de proiectil care se sparg mai sus și în urma noastră ne arată că am fost destul de precis reperați.

Ce lungă ne e calea acum la întoarcere, după ce am stârnit toate mijlocele de apărare ale rușilor !

Încep din nou să număr apele. Telegrafistul, nerăbdător, mă întreabă din turelă:

– Apa care se vede în fața noastră e Nistrul, domnule sublocotenent ?

– Nu. Mai e puțin. Dar ce ești așa grăbit ?

– Păi să vedeți, nu m-aș grăbi, dar vin niște ruși după noi.

Să fie oare adevărat ? Mă uit și eu în urmă, privind pieziș, – cât pot – prin geamul lateral.

Sunt cinci avioane lunguiete de tipul "Curtiss" fabricate după licența americană.* Le văd destul de bine și le ghicesc intenția.

Cel care va rămâne singur în urmă va fi sigur victima lor.

Dar nu e nimeni dispus să le facă concesia asta, așa că se țin zadarnic de noi.

Și avioanele noastre gonesc peste nemărginirea câmpului și a dealurilor înverzite ca niște săgeți de plumb.

Minutele trec greu.

Radu Eugen, sublocotenentul fantomă care a stat tot timpul în fundul fuselajului răsucind toate șurubașele aparatului de fotografiat, a venit în sfârșit între noi. Îmi face semn că vrea să-mi spună ceva. Mă aplec și-mi răcnește la ureche:

– Nu mai vine, dom'le, și Nistrul ăsta odată.

* Avioanele de vânătoare sovietice I.A.K.-7, după licență americană "Curtiss", erau foarte periculoase. Aveau, în afară de mitraliere, un tun cu tragere prin axul elicei. Se deosebeau radical, ca siluetă, de avioanele R.A.T.A., având o formă alungită, caracteristică.

Drept răspuns, i-arăt cu degetul o dungă alburie care se estompează între limitele vagi ale zării.

Peste câteva minute țâșnim peste el, în cerul românesc.

Vânătorii ruși au dispărut de mult.

După ce aterizăm, îl găsim pe Sorin ascuns în mașina* lui "gara-tă" sub salcâmi de lângă "Hotelul Rogojonă".

E foarte preocupat. Scrie.

Ca orice aviator de cursă lungă, are și el un "jurnal de bord". Mă apropii încet și citesc peste umăr:

"4 August 1941

Bombardat aerodrom bolșevic situat mama dracului. Întâlnit ruși; scăpat teafăr. Mare baftă !..."

*

* *

Și iarăși a mai trecut o zi.

Bodur s-a întors de la Chișinău cu un avion "Foke Wulf". E sănătos. Căpitanul Sinculeț, care era ca ofițer foto la bord, a fost grav rănit de o schijă la piciorul drept.

Avionul, ciuruit rău de explozii, a rămas acolo.

Cu ocazia asta, aflu că o bombă aruncată de un avion bimotor românesc, care zbura singur, foarte jos, pe înserat, într-o zi cu ploaie pe deasupra orașului, făcând tot soiul de viraje smucite ca să scape de tirul artileriei antiaeriene, a căzut peste cazarma școlii militare, omorând câteva zeci de ofițeri bolșevici care tocmai păraseau clădirea coborînd scara principală.

Data și amănuntele arătate de câțiva martori oculari care se aflau prin preajma locului, coincid cu zborul nostru de la Ialoveni.

Povestesc cum stă chestia lui Lovovski, care e foarte încântat.

Te pomenești că o fi bomba noastră răzleață, căzută din avionul 20...

Ne-a sosit un Azdrubal serios.

De data asta vom bombarda – 6 patrule de câte 3 avioane – la interval de o jumătate de oră între fiecare formație, aglomerările de

* Avea o mașinuță "Adler Junior" de culoare crem, cu tracțiune în față, de care era foarte mândru. Pe atunci nu se purtau culorile deschise la caroseria automobilelor. A dispărut după 23 august de pe aerodromul de la Ianca, în timp ce proprietarul ei era grav rănit în spital.

trupe de la Mălăiești și Ploskaia, dincolo de Nistru, la nord de Tiraspol.

Ceea ce formează senzația zilei este ordinul de a bombarda de la 50 de metri înălțime și de a mitralia trupele de pe teritoriul inamic.

Astfel stând lucrurile, însemnează că vom face prima noastră misiune oficială de asalt.* Și cum zburăm cu un avion care cântărește 13 tone, ieșirea asta va fi cu totul inedită.

Am decolat la ora fixată. Sunt în patrula a doua, pe dreapta, echipajul 5.

Până la Nistru, nimic de semnalat.

Ca protecție avem patru avioane de vânătoare I.A.R. 80.

Am trecut, în sfârșit, apa care ne desparte de ruși. După ce am zburat tot drumul între 400 și 500 de metri înălțime, am ajuns acum la firul ierbii, doar la câțiva metri de pământ. Pe malul celălalt al Nistrului e o vâlcea.

Ne angajăm toate trei avioanele prin mijlocul ei, așa încât zburăm mai jos decât nivelul malurilor.

Avem impresia că trecem cu vaporul prin canalul de Corint. Cele două margini ale vâlcei sunt atât de aproape de vârful planurilor, încât Heinkel-ul nostru de-abia încape prin șanțul ăsta uriaș.

În sfârșit, vâlceaua s-a sfârșit. Avionul cabrează serios, ca să ne avântăm iarăși în cerul adevărat.

În fața noastră apare o clădire mare, albă, acoperită cu țiglă roșie. În curtea casei mișună o droaie de soldați.

Tocmai voiam să-mi încerc mitraliera, așa încât ținta asta a sosit la timp.

Trag în grămadă. Bolșevicii fug, se rostogolesc loviți de balaurul nostru de groază ieșit parcă urlând din pământ.

Sărim peste casă și țâșnim de-a lungul câmpiei. Totul e pustiu.

Zburăm atât de jos, încât trebuie să ferim pomii și stâlpii de telegraf.

De la înălțimea asta aproape inexistentă ne dăm seama cu ce uluitoare viteză ne deplasăm față de sol. Toate reperele dispar înghițite de spațiul pe care îl parcurgem cu iuteala proiectilului.

În fund, în capătul unui lan de păpușoi, se vede satul Mălăiești.

N-am timp să mai controlez privind pe hartă, căci am ajuns deasupra lui.

* Acțiunile de asalt erau destinate mitralierii trupelor inamice de la sol. Erau de obicei efectuate de aviația de vânătoare.

Sorin cabrează din nou aparatul. Trebuie să avem neapărat 50 de metri înălțime, ca să putem bombarda.*

Bombele trase fără vizor, cad peste case, peste livezi și prin curțile înțesate cu trupe și căruțe încărcate cu muniții.

Cum bombele noastre sunt cu întârziere (altfel ne-am autobombarda) exploziile nu le zărim decât cu mult în urmă.

Coloanele pulverizate în aer sunt împrăștate în sus, la câteva sute de metri. Noi suntem însă departe, la adăpostul creat de propria noastră viteză.

Satul pe care l-am nimicit a trecut de mult. Zburăm iarăși jos de tot, de-a lungul unei șosele.

La o încrucișare de drumuri noroioase, o căruță plină cu pepeni a încremenit hipnotizată de apariția noastră de infern.

Cinci bolșevici, în cămăși kaki, au sărit împinși de un resort nevăzut, căzând pe burtă direct în șanțuri.

Pământul fuge sub noi ca o pânză fermecată. De-abia am timp să înregistrez senzațiile vizuale, că am și trecut de mult de cele ce mi-au ieșit în cale.

Cu toate astea, cartușele mitralierei tot apucă să nimerească unde trebuie în covorul ce fuge nebunește sub noi.

E adevărat însă că mitralierele noastre trag 1200 de gloanțe pe minut.

Peste câteva clipe am ajuns la obiectivul următor: Ploskaia.

Repetăm manevra. Avionul cabrează, luăm 50 de metri înălțime și las să cadă bombele.

* La înălțimea de 50 de metri nu se putea folosi aparatul electric de vizare "Zeiss". Declanșarea bombelor se făcea prin acționarea a două manete din aparatul de control al acestora, numit "Reikof", iar ochirea se făcea cu ajutorul unor gradații pictate direct pe plexiglasul cabinei. Când obiectivul ajungea în dreptul cifrei 50, declanșai.

Dacă nu am fi avut bombe cu efect întârziat, am fi sărit și noi în aer, odată cu explozia lor.

Aceste bombe de fabricație germană aveau un focos lateral acționat electric. De la un aparat fixat în carlingă se regla impulsul care declanșa, o dată cu desprinderea bombei și explozia ei. Se putea regla de la întârzierea de 8 secunde (când bomba avea timp să intre în prealabil în pământ) și până la detonarea ei în aer, atunci când se urmărea "neutralizarea" trupelor de sol.

Orice neglijență în mânăuirea acestui aparat putea avea efecte fatale asupra întregului echipaj. Deci avea dreptate Boldur când spunea: "a se căscare ochii, băie-țăș".

La primele misiuni de bombardament, asemenea probleme nu se puneau, căci bombardam cu bombe americane care explodau numai prin impact la sol. Pe ele scria: "Cleveland-Ohio" și erau de culoare galbenă. (Câteodată mai scriau și soldații cu creta "pentru madam Kaganovici" și pentru alții...).

O clădire imensă cu 5 sau 6 etaje ne tentează enorm. O mică deviere din manșă și palonier, și dâra noastră se termină peste ea.

Efectul nu mai apucăm să-l vedem. Exploziile care se dezlănțuie la 8 secunde în urma noastră sunt salutate de uralele telegrafistului care de la postul lui privilegiat din turelă poate să vadă toată măreția spectacolului.

Am terminat bombele. Mă reped din nou la mitralieră.

Totul se desfășoară cu aceeași iuțeală fantastică ce te buimăcește.

În orașelul ăsta transnistrian mai sunt străzi cu soldați și curți pline cu bolșevici înarmați.

Trag. Răpăiala mitralierei îmi face bine.

Încărcăturile goale s-au adunat în jurul meu ca sticlele la un ospaț sardanapalic. Nu-i nimic ! Mai am destule !...

În clipele în care mă opresc ca să schimb încărcătorul, o altă răpăială, mai surdă și mai prelungită se aude înfundat din măruntaiele vibrânde ale avionului; trage mitraliorul din fundul fuselajului.

Într-o curte sunt doi cai deshămați lângă un tun. Pe un țol pământiu stă un copilăș în cămașă soioasă.

Un băiețandru s-a aruncat prin fața mitralierei mele ca să-l ia în brațe.

N-am tras. Nici mitraliorul n-a tras.

Zburăm șuierând a moarte mai departe, fără gânduri și fără nervi. Orașul s-a terminat.

Suntem iarăși la câteva palme de crestele panașate ale păpușoiului.

Sorin îmi strigă sugrumat:

– Uite-i !

Bolșevicii fug înebuniți de groază prin păpușoi.

Eu trag.

Dintr-odată apare o miriște, o miriște vastă de colhoz, semănată toată cu soldați.

Mulți se rostogolesc. Alții aleargă curbați din șale, unii se aruncă la pământ.

În fața noastră un grup întreg ridică mâinile în sus. Altul manevrează spre noi o mitralieră.

Eu trag mereu.

Miriștile se succed întretăiate de lanurile de porumb. Trag în toate.

Mirosul de pulbere arsă din carlingă îmi dă un nesaț de foc nemaîntâlnit.

Trag. Pe un colț de pajiște stă aplecat un tractor. Trag în el.

Dar decorul se sfârșește.

Într-un colț de câmp un călăreț cu manta fluturândă fuge gesticulând nebunește. Într-altul un bătrân ne salută scoțându-și politicos șapca, fără să se clinească.

E nebun.

Râpă, apoi o apă. Am trecut Nistrul.

Dincolo de bălți, în marginea unei păduri, un ofițer în cămașă ne face prieteneste cu mâna. E de-al nostru, dar n-am timp să-i răspund. Trebuie să mă duc lângă mitraliorul din burta avionului și să-l liniștesc.

Îi ard tâmpilele și trage mereu. Nu vrea să știe că am intrat iarăși pe pământ românesc.

Un fel de "amok" al focului îl scutură cu frigurile lui ciudate.

În sfârșit, i-a trecut. Din avionul nostru, s-au tras 1650 de cartușe.

Pe drum spre casă, un avion de protecție vine să ne salute.

Este I.A.R. 80. Poartă numărul 71.

Nu știu cine o fi pilotul, dar ne face semn cu mâna că i-a plăcut grozav bombardamentul.

Drept mulțumire, îl fotografiez.

Odată aterizați pe terenul de bază, aflăm că nu tuturor le-a mers atât de bine ca nouă. Suntem singura patrulă care a scăpat neatinsă.

Șase avioane sunt indisponibile pentru câteva zile. Două au venit numai cu un motor. Unul a aterizat forțat la Chișinău, pilotul, locotenentul Pintilescu, având degetul cel mare de la mâna stângă retezat de un cartuș iar mitraliorul de bord, trei gloanțe în coapse și stomac. Avionul lor s-a întors în linii fără direcție, fiind cârmit numai din motoare.

De la Chișinău, răniții au fost trimiși la București cu un avion sanitar.

După-masă plecăm iarăși în misiune. Bineînțeles, tot la Ploskaia.

De data asta însă bombardăm de la 3250 de metri înălțime.

La țintă rușii ne-au primit cu lovituri stinghere de artilerie aeriană, care n-a avut însă niciun efect.

După ce degajăm de la obiectiv, vedem coloanele noastre motorizate avansând spre Sud.

Ne crește inima de bucurie.

Știm că le-am netezit bine calea cu bombele noastre.

Și ne întoarcem acasă fără nici un incident.

Seara, în drum spre culcare, îl întreb pe Sorin ce impresie a avut de ieșirea de azi dimineață.

- Mi-a plăcut grozav. A fost o misiune foarte sportivă...
Și ne-am dus obosiți la culcare. Stătusem doar în aer șase ore jumătate în misiune de război.

Au mai trecut câteva zile anonime. A plouat.

Ne petrecem vremea cu adunări, conferințe, informații și scripturistică de tot soiul. Altceva nimic.

Sorin Tulea și cu Radu Eugen ne pregătesc în taină o surpriză pentru escadrilă. Suntem toți foarte curioși.

Ca să ne mai treacă plictiseala, plecăm iarăși în misiune.

Obiectiv: colonia Manheim din Transnistria, unde sunt cantonate trupe de întărire bolșevice.

Ieșirile de genul ăsta s-au banalizat.

Decolăm normal, ne întâlnim cu vânătoarea undeva deasupra Basarabiei, și ne vedem liniștiți de drum.

Ajunși la țintă pe deasupra norilor, bombardăm printr-o spărtură.

Numai anti-aeriana sovietică ne-a dat puțin de furcă. Exploziile ei se spărgeau atât de amenințătoare, încât în urma manevrelor noastre de eschivare, ne-am rătăcit unul de altul prin nori.

Regruparea patrulei s-a făcut abia lângă terenul de bază, așa că la aterizare s-a prezentat formația în completul ei.

Cel puțin aparențele au fost salvate.

După-masă sunt trimis cu Fleet-ul la Comandament ca să aduc ordine, și sunt oprit peste noapte acolo.

A doua zi de dimineață mă întorc la bază cu ordinul de operații în buzunar.

La 8 și jumătate decolăm pentru o misiune destul de plăcută: avem de bombardat localitățile de pe malul drept al lui Kukurganski-Liman.

Zbor fără incident până la Nistru. Cerul e limpede și soarele vesel nu pare să se sinchisească de războiul ăsta distrugător pe care îl ducem noi aicea pe pământ.

De data asta avem de bombardat mai multe localități: Grădi- nița, Kandel, Zaltz Baden și Strasburg, în care stau în refacere trupele roșii din imediata apropiere a frontului.

Zburăm la 1500 metri înălțime și ochim în toată tihna. Nimeni nu vine să ne deranjeze.

Bombardez după cum mi-am făcut socoteala de acasă: 8 bombe pentru Grădi nița și câte 6 pentru fiecare din localitățile următoare.

Totul a mers în cea mai deplină ordine. În special la Baden, o bombă de-a noastră a căzut la o încrucișare de drumuri cu atâta

precizie, încât ai fi jurat că e opera cine știe cărei "Știuci"* nem-
țești.

După ce am degajat de la obiectiv, și cum un fum foarte abundent ne arăta că făcusem treabă serioasă la fața locului, am găsit de cuviință să ne întoarcem ca să ne fotografiem isprava.

După care am mărit puțin viteza, și ajungând din urmă pe ceilalți, ne-am văzut cumiști de drum până acasă.

Ajunși acasă, ca să sărbătorim majoratul de război al echipajului nostru – Sorin Tulea a apărut cu marea lui surpriză.

E un totem indian, cioplit dintr-o traversă veche de drum de fier.

A fost dăruit cu tot alaiul cuvenit escadrilei, care l-a împlântat în pământ în fața cortului respectiv.

Bineînțeles, totem-ul a fost botezat cu numele cel mai "en vogue". I s-a spus Azdrubal.

Și când ne-am dus la masă, după ce discutasem cu înflăcărare despre semnificația și atribuțiunile acestui nou fetiș al escadrilei ("care se hrănește numai cu bolșevici, sârmă ghimpată, dovleci, castroane sparte și alte metale") toți băieții Grupului au venit să-l examineze cu un ochi bănuitor.

– Ce-o mai fi și cu momăia asta de lemn cu fața boită ?...

*
* *

Adoua zi suntem plini de noutăți !

Locotenentul Bibi Dobrescu, care era plecat de două zile cu un avion Focke Wulf, prin Basarabia, s-a înapoiat.

A găsit locul unde a căzut avionul căpitanului Stoenescu și Heinkel-ul sublocotenenților Ciobanu și Banu.

Se pare că din acest ultim echipaj, sublocotenentul Vlaicu, radio-tegrafistul și mitraliorul de bord au scăpat răniți și sunt prizonieri

* Este vorba de avioanele germane de bombardament în picaj "STUKAS", care aveau sub fuselaj o bombă de 225 kg și două de 50 kg sub planuri. Față de încărcătura noastră, a "Heinkel-urilor, asta era un "mizilic". Nu aveau tren de aterisaj escamotabil.

Avioanele "STUKAS" erau folosite la obiective foarte mici care trebuiau atinse cu precizie, de obicei în primele linii ale frontului. (Cuiburi de mitralieră, baterii antiaeriene, cazemate, posturi de comandă etc.) Faima lor se datora în special și sirenei care intra în funcțiune când amorsau picajul, producând un sunet groaznic și sinistru, făcut să înspăimânte trupele la sol. Se pare că din punct de vedere al spaimei, efectul lor era garantat. În schimb, viteza lor de zbor era foarte redusă (sub 200 km/oră).

la ruși, care i-au evacuat în U.R.S.S. Asta după spusele unui infirmier basarabean care i-ar fi pansat la Ceadâr-Lunga.

Dar Bibi Dobreșeu a mai adus ceva cu el. A adus două pachetele cu rămășițele a doi camarazi buni și dragi, pe care le-a găsit carbonizate sub fierăria arsă a avionului, și pe care le-a cules cu emoționantă pietate spre a fi trimise familiilor lor.

Le-am privit toți în tăcere, aceste rămășițe sfinte prin jertfa dăruirii lor și am avut un moment de adâncă reculegere pentru sufletele lor.

Mulți s-au simțit tulburați când au văzut la ce se reduce un om care zboară, și s-au gândit că asemenea lucru i se poate întâmpla oricărui dintre noi.

După-masă, iarăși misiune. Bombardament asupra localității Manheim.

Satul Elzas, care era și el prevăzut în programul "vizitei" noastre la inamic, a fost ocolit.

Ni s-a transmis la timp prin radio că a fost ocupat de trupele române.

Bombardamentul făcut de la 1500 de metri, a avut o eficacitate cum n-am mai întâlnit.

Cred că e cea mai frumoasă dără pe care am tras-o în toată cariera mea războinică de bombardier.

Din fericire, mitraliorul de bord a putut fotografia efectul, deși vremea era întunecată.

În capătul dărei, care a lovit toată în plin, o explozie gigantică a azvârlit în aer un număr însemnat de tankuri și o cisternă de benzină.

Așa că ne întoarcem acasă satisfăcuți, cu toate că exploziile proiectilelor de jos, ne-au atins și de data asta un pic.

Au mai trecut două zile grele și fade.

După un zbor cu Fleetul la Comandament, aduc la escadrilă o noutate cu adevărat senzațională.

Începând de a doua zi, jumătate din băieți au permisie patru zile.

Printre permisionarii fericiți am fost trecut și eu. De bucurie, îmi vine să sărut pe toată lumea.

17 AUGUST 1941

M-am reîntors pe front.

La "Hotelul Rogojină" totul e în regulă.

În lipsa mea, băieții care pleacă acum, în seria a II-a, au făcut o mulțime de misiuni. Au bombardat în sectorul de la Nord-Vest de Odessa unde bolșevicii sunt foarte întăriți.

Trupele noastre înaintează luptând crâncen spre Sud.

De la noi n-a mai căzut nici un echipaj.

Încolo, nimic nou. Liniște și voie bună. Toată lumea își povestește impresiile de acasă.

La escadrila "Bucăr" a sosit un musafir. E fratele lui Scheletti, care având și el o permisie de trei zile a venit să și-o petreacă cu noi pe front.

Cum e marinăr, și a văzut multe bombardamente rusești, ține neapărat să înregistreze și senzația "invers", adică să vadă cum se face un bombardament de sus.

Dorința i-a fost împlinită și a făcut trei misiuni la inamic în echipaj cu fratele lui.

I-a plăcut grozav de mult.

Asemănarea dintre cei doi frați Scheletti ne-a uimit pe toți.

Mai niciodată nu știi cu cine ai de-aface. E marinărul sau aviatorul ?...

Într-una din zile, unul din ei stând lângă un avion, e interelat de un mecanic:

- Domnule sublocotenent, vă rog mutați-mi Hainkelul ăsta lângă amplasamentul A.A. de colo...

- Dacă ar fi vapor, te-aș servi cu plăcere...

Era marinărul.

Pe Livovski l-am găsit foarte aferat. E printre puținii care n-au vrut să plece în permisie.

Toată ziua stă în preajma colibei lui de carton vopsit și îi face educație lui Antonică.

Să nu vă închipuiți că acest personaj e lipsit de importanță.

Dimpotrivă, în calitatea sa de mascotă oficială a escadrilei care îi poartă numele, e ființa cea mai răsfățată din tot Grupul.

Antonică e un cioroi șchiop, cu o pată de vopsea roșie în creștet, arțăgos, inteligent și înfumurat.

Când îl cheamă "managerul" lui, țopăie de câteva ori pe trenul lui de aterisaj "mono-jambic" și luându-și zborul aterizează pe umărul lui Livovski.

Dacă îi dă de mâncare, își freacă drăgăstos ciocul de urechea "prietenului" lui mai mare, sau îl ciugulește foarte conștiincios prin păr.

Antonică e nelipsit de la orice sindrofie și e întotdeauna prezent la popotă, gata oricând să ne distreze cu năzbâtiile lui inedite sau cu aerele indignate pe care și le dă umflându-se în pene când nu-i convine ceva.

Are însă și cusururile lui.

Îi place să fure. Pe acoperișul cabanei de carton unde și-a instalat reședința, găsești sigur: nasturi, chei, limbă de pantofi sau chibrituri.

Cât despre țigări, nici nu mai vorbim. Popularele noastre "Naționale" le mănâncă cu deliciu.

*
* *

Adoua zi de dimineată plecăm iarăși în misiune.

Vom bombarda masările de trupe inamice din sectorul Freudental-Vakarzani.

Cerul e fără nori și atmosfera calmă.

Liniile le trecem la 3000 de metri înălțime.

Frontul se vede de data asta foarte bine. E o fâșie imensă de pământ, acoperită de fum, pe întinsul căreia clocotesc exploziile și strălucesc neconținut fulgerele duelurilor de artilerie.

Frontul, văzut de aici de sus, în toată întinderea lui scormonită de moarte și foc, e o adevărată viziune de coșmar.

Mă gândesc la bieții infanteriști care stau zi și noapte în infernul ăsta. Săracii... Dar n-am timp de meditat. Un foc intens de artilerie anti-aeriană ne-a luat și pe noi în primire.

După câteva manevre făcute la timp, am scăpat pentru un anumit număr de secunde.

Tunurile trag acumă prea scurt, așa că loviturile se sparg mai jos de noi.

O explozie, bine ochită, a venit să-și risipească măruntaiele de schijă chiar sub burta avionului nostru pe care l-a zgâlțâit serios.

Dar a trecut și asta !...

Bombele noastre cad acum peste amplasamentele de artilerie pe care le zăresc jos prin fumul care se destramă și peste o tranșee lungă plină cu trupe.

Odessa e foarte aproape. O zăresc deslușit în botul avionului, albă și turtită ca o plăcintă de ipsos. În jurul ei, șanțuri enorme anti-tank ne arată că soldații noștri vor avea cam mult de furcă în sectorul ăsta.

De îndată ce începem virajul o perdea neagră de explozii se desemează pe cer în stânga noastră.

Este faimosul baraj de artilerie de la Odessa, care trage exclusiv în cîstea noastră.*

Bine că ne-am întors la timp. Exploziile rusești sunt atât de dese în văzduh, încât ai impresia că vezi o cortină de foc înaltă de vreo 200 de metri și lungă cât cuprinzi cu ochii. Strașnic baraj.

Două avioane Rata, răsărite nu știu din ce colț ascuns al cerului, ne taie calea.

N-au avut timp să ne atace, căci cele trei I.A.R.-uri 80 care ne

* După multiple ciuruieli încasate de avioanele noastre, s-a pus la punct o tehnică specială pentru a ne strecura prin acest baraj. Ea se baza pe faptul că artileria inamică era dotată cu un cod de identificare a avioanelor în care Heinkel-ul 111 era trecut cu viteza de acțiune de 360 de km/oră și că tunarilor respectivi le erau necesare 60 de secunde ca să-și schimbe elementele de tragere. Deci, când intram în raza lor de acțiune NU trebuia să avem viteza specificată, pentru care își reglaseră tragerea la semnalarea noastră. Normal era să intrăm cu o viteză ușor sporită (probabil prevăzută de tunarii de la sol) așa că noi, împotriva logicii și a factorului psihologic care ne îndemna să ne grăbim, intram în baraj cu viteza REDUSĂ (în jur de 320 km/oră). Efectul era că prima perdea de proiectile era trasă în fața noastră. A doua salvă nu mai pornea imediat. Artileriștii de la sol se opreau ca să schimbe elementele de tragere și să le adapteze vitezei reale pe care o înregistrau telemetrele lor. Știam atunci că avem la dispoziție 50 de secunde (10 secunde reprezentând coeficientul nostru de siguranță) în care să ne schimbăm datele de zbor.

Puneam motoarele în plin și amorsam un picaj accentuat, atingând în câteva secunde în jur de 460 km/oră. Schimbam astfel brusc altitudinea și viteza. Salva a doua era trasă în urma noastră mult mai sus. Asta numeam noi "momentul salvator".

Dacă barajul mai avea și alte linii de baterii antiaeriene care intrau în acțiune succesiv, servanții lor erau derutați de tragerea primului baraj (căruiă îi constatau ineficacitatea) și căutau și ei să-și regleze tirul. Deci un nou "moment salvator" pentru noi de care căutam să profităm și prin schimbări scurte de direcție.

Cu o doză convenabilă de noroc, reușeam astfel să trecem prin barajul de artilerie.

Bineînțeles că toate aceste manevre împiedicau orice operație de vizare. Odată ajunși la obiectiv, fiecare se descurca cu bombardamentul pe cont propriu, cu datele reale de la "fața locului", care se schimbau din clipă în clipă și nu puteau fi prevăzute și calculate de acasă.

În ce privește întoarcerea, Dumnezeu cu mila ! La el era speranța să aibă grijă de sufletele noastre.

escortează le-au și sărit în cârcă. Lupta aeriană a fost foarte scurtă, căci bolșevicii au fugit.

Zburăm cap compas direct spre casă. Ajungem în dreptul localității Bielajevka de pe malul stâng al Nistrului.

Aici e principala uzină de apă care alimentează Odessa. Filtrele și toate clădirile instalațiilor se văd foarte bine. Ce păcat că n-avem voie să le bombardăm !... I-am face pe ruși să se spele cu șpriț sau vodcă în fiecare dimineață.

În sfârșit, ajungem și acasă. Aterizăm toți normal.

A doua zi sunt trimis cu Fleetul la București.

Câteva ore de Capitală, un tur pe calea Victoriei. Și m-am întors pe front.

Ce viață plată duc ăștia de acasă. Aceeași bârfeală meschină, aceeași râie blazată, aceleași cinematografe. Nimic nu s-a schimbat.

Doar câte un tânăr cu capul gol, cu păr abundent la ceafă și cu gulerul înalt, în chip de compresă, prins englezește cu un ac pe sub cravată, mai catadicsește să te întrebe fluturându-și "nonșalant" mânușile:

- Câte avioane ai doborât, dragă ?... Dar cu Odessa aia tot nu se mai termină ? Mă mir ce mai așteptați !...

Și m-am înapoiat.

Tot aici pe câmp mă simt mai bine.

În lipsa mea misiunile s-au ținut lanț, cu toate că jumătate din băieți sunt încă în permisie.

Cum sosesc, asist la aterizarea patrului 6 și la decolarea formațiilor 7 și 8.

După trei ore jumătate Heinkel-urile încep să sosească.

Dar iar lipsește unul !

Celelalte două aparate ale formației apar stinghere pe cer. Ne uităm lung la ele și ne dăm seama cine e absent: avionul 25.

O privire scurtă pe tabla din cortul escadrilei, și știm cine sunt camarazii care nu s-au întors:

Adjutant aviator Dincă Marin, sublocotenent observator aviator Georgescu Gh., Submaestrul T.F.F. Bucur Gh. și trăgătorii aeriți sergent Ciumeti Ion și soldatul voluntar Breahnă.

Ajuns tăcut la sala de informații a Grupului, echipajul 13, coechipierul stâng din formație al avionului doborât, ne povestește cum s-a desfășurat lupta aeriană.

"Terminasem de bombardat - ne lămurește locotenentul Popescu Lazăr - când văd că avionul lui "Ulcică" se întoarce iar la obiectiv. Să știi că "Gâgă" iar nu și-a lăsat toate bombele în capul ciolovecilor și mai vrea să le dea un mic supliment. Deși nu-mi prea

place năravul ăsta, m-am întors și eu cu el ca să-i ții de urât pe-acolo, că singurătatea în cerul rusesc știți bine că nu ne prea prieste nouă bombardierilor. Dar de-abia își terminase băieții treaba, când colo ce să vezi ? Șase bondari rusești tabără pe noi dintr-o dată și ne ia la tăvăleală cu mitralierele. Noi ripostăm vânjos din toate țevile și vedem că degajează. Dar nu s-au mulțumit cu atât și au sărit pe 25 care rămăsese mai în urmă. Urmărim cu înfrigurare lupta, dar vedem că din turela lor nu ripostează nimeni. Avionul lui "Ulcică" pică mereu spre pământ, și cele 6 Rata îi tot dau târcoale, trăgând mereu în el.

"Deodată cred că totul s-a sfârșit, 25 a luat foc. Cei de la bord, într-o supremă înclăștare vor să-l pună jos pe burtă. În fund se vede limanul Nistrului. Dincă a redus de tot motoarele și 25-ul pică înspre pământ fluturându-și limbile de foc de la subțioara planurilor și dâra neagră de fum pe care o lasă în urmă.

"Din interiorul lui nu mai trage nimeni.

"Heinkel-ul lor trece istovit pe deasupra apei și se izbește greoi de pământ într-o porumbiște de pe malul românesc al Limanului. Lovit de moarte, s-a răsturnat apoi pe un plan și a făcut explozie.

"Bieții băieți !..."

Locotenentul și-a terminat povestirea.

În ochii noștri licărește o mărgică de cristal.

O umbră de tristețe ni se furișează, încet, spre inimă.

*
* *

A doua zi la prânz, escadrila noastră aștepta iarăși să plece în misiune. O mână nervoasă oprise gramofonul pe care nu știu cine îl pusese să cânte o rumbă veche, dinainte de război.

Noi toți tăceam.

Deodată, un camarad năvălește buimac peste hamacurile în care stau băieții. Strigă, răcnește tot soiul de fraze dezarticulate.

În sfârșit, peste câteva minute s-a mai potolit și a putut să ne spună, cu vocea întretăiată, marea veste: Ulcică și cu Gâgă au scăpat.

Un telefon stingher, de undeva, din Basarabia, ne adusese această noutate senzațională.

În capătul firului, o voce anemică abia se auzea:

- Aici e sublocotenentul Georgescu și adjutantul Dincă...

- Imposibil ! Care Georgescu ?...

- Eu sunt Gâgă și Ulcică...

-!!!

- Vreau să vorbesc cu domnul comandor...
- Dar de unde telefonați, din Rai ?
- Nu, invers, de pe front...

Entuziasmul și veseliea cu care a fost primit, peste două zile la escadrilă echipajul adjutantului Dincă și al sublocotenentului Georgescu a fost de nedescris.

Răniți, arși, loviți și zgâriați, scârțâind din toate încheieturile, cei doi eroi ne-au povestit simplu și scurt cum s-a petrecut minunata lor salvare.

- "...Când avionul s-a izbit de pământ, botul carlingii s-a sfărâmat. Noi am țâșnit afară pe acolo și ne-am repezit în păpușoi, căci cele 6 Rata ne mai dădeau târcoale pe deasupra. Dincă mergea foarte greu, fiindcă-și pierduse un pantof... Pe urmă avionul a făcut explozie..."

- Dar ceilalți ce-i cu ei ?
- "Ciumeti și cu Breahună au scăpat și ei, dar sunt arși destul de tare. Sunt în spital la Tiraspol".
- Și Bucur ?
- "El a fost lovit pe sus și se prăbușise în turelă. Nu l-am mai putut scoate. A rămas în avion..."

Peste câteva zile un camarad de-al nostru a găsit pe malul limanului mormântul sub-maestrului T.F.F. Bucur Gheorghe, căzut la datorie în luptă aeriană.

Marinarii români care l-au îngropat, au pus alături de el, în sicriu, mitraliera de care a murit încheștat.

Dar în ziua aceea ne mai aștepta o "bombă".

După-masă, plecăm iarăși în misiune, dar nu la satele cu "tal" în coadă, din zona frontului, ci pur și simplu la Odessa.

Avem de bombardat un aerodrom de lângă gara de Nord a Odesei.

Printr-un complex ciudat de împrejurări, zbor iarăși cu Livovski. Ne pregătim așadar amândoi de plecare, și la patru jumătate decolăm.

Privesc pentru o ultimă dată terenul și zăresc în fugă camarazii care au rămas jos și ne fac semn cu mâna.

Ne întorcem teferi și de data asta, îmi spusei eu în gând și m-am uitat la ceas.

După 55 de minute de zbor lin, am ajuns deasupra aerodromului vânătoarei noastre de protecție. Avem 2000 de metri înălțime și începem să facem viraje largi cu toată patrula.

Jos, după ce am aruncat racheta de recunoaștere, începe să miște ceva. Sunt avioanele de vânătoare care vin să ne întovărășeas-

că în plimbarea pe care o facem prin cerul inamic. Mai trec câteva minute, și camarazii noștri vânători ne-au ajuns.

Ne îndreptăm acum spre Nistru. Șerpuitura lui încolăcită de argint strălucește în pâcla pământului ca o vână de mercur. În zece minute suntem deasupra lui. Dincolo, în Ucraina, totul ni se pare ostil. Chiar și lacul care se desprinde sub noi – așa-numitul Kukur-ganski-Liman – are o culoare galbenă-verzuie destul de suspectă. Îl depășim repede și luăm iarăși înălțime.

Tot timpul, cu harta în mână, caut să identific terenul ca să știu precis când am trecut liniile. Însfârșit, văd localitățile Duboșari și Vakarzani pe care le cunosc foarte bine din câteva "vizite" anterioare făcute bolșevicilor.

Mă uit din nou la altimetru. Suntem la 3600 metri. În fața noastră ceva mai pe stânga, Odessa începe să se contureze pe malul de un albastru spălăcit al mării. Modificăm puțin direcția aparatului și ne îndreptăm direct spre Nordul orașului. Acolo e aerodromul pe care-l căutăm. Privim cu atenție obiectivul. Orașul se vede foarte bine. Aerodromul care ne interesează începe să se distingă și el destul de lămurit. E înconjurat de clădiri de tot soiul și de instalații ce par foarte bine înzestrate.

Jos nu se poate observa nici o mișcare. Singură pe cer, patrula noastră caută să se apropie cât mai discret posibil de oraș.

Dacă mai scăpăm așa nebăgați în seamă încă câteva minute, avem poate norocul să ne întoarcem "neciocăniți" acasă. Ar fi strașnic !...

Culcat pe burtă în botul transparent al avionului, îmi pun la punct aparatele și încep operațiunile de vizare.

Deodată însă o perdea neagră de explozii tâșnește amenințătoare în fața noastră.

Îmi dau seama că mi-am făcut iluzii. Bolșevicii nu prea au obiceiul să doarmă după-masă...

În același timp, telegrafistul de la bord ne face atenți. Un puternic baraj s-a dezlănțuit și în stânga noastră. Blestemații de ruși ne-au prins destul de bine. Sunt gata-gata să ne nimerească. Ne dăm seama că singura noastră scăpare este să schimbăm de înălțime. Picăm dintr-o dată vertiginos. Exploziile au rămas sus și în urma noastră. Pun din nou aparatul pe direcție și continui operațiile de vizare. Bolșevicii încep din nou să tragă. Spre ghinionul lor prind chiar în lentilele vizorului o baterie anti-aeriană care trage cu sete în noi.

Modific puțin direcția avionului și le las patru bombe în cap. Asta, ca simplu avertisment.

În timpul acesta, artileria de jos ne-a încadrat iarăși. Am impresia că am intrat în a doua perdea de foc. Facem viraje smucite la dreapta și la stânga și revenim pe direcție.

Avionul cap al patrului a degajat pe dreapta picând abrupt.

Pe avionul lateral din dreapta nu-l mai văd. Telegrafistul îmi spune că a degajat și el mult în urmă și ceva mai jos.

Am rămas singur cu echipajul meu. Obiectivul se apropie vertiginos.

Deși aproape nu mai pot vedea o bucatică de cer în jurul nostru, care să nu fie împroșcată de explozia neagră a obuzelor, încep declanșarea bombelor.

Trag peste aerodrom și clădirile din marginea de Sud a terenului o dâră de 22 bombe.

În clipa asta încep să tragă și tunurile de pe vasele din port. Să ne întoarcem spre dreapta ca să ajungem din nou formația e o imposibilitate. Ar însemna să trecem iarăși prin barajele de artilerie anti-aeriană.

Stau o clipă la îndoială. Cum tirul de pe vasele din port e mai puțin precis decât acel al brăului de artilerie din jurul orașului (trag numai deasupra, în stânga și în dreapta noastră), aleg soluția de a degaja înspre mare, trecând exact peste toată întinderea orașului și a portului de sub picioarele noastre.

Privind din nou la indicatoarele lansatoarelor de bombe, constat cu surprindere că mi-au mai rămas 6 bucați. Le dau drumul cu o plăcere deosebită.

Sub noi e gara.

Din tot cuprinsul orașului, mii de flăcărute ascuțite ne arată că se trage intens în noi.

Spectacolul e prea grandios ca să-l ratez. Am închis în grabă trapele de sub burta avionului și înșfăcând aparatul fotografic,* am declanșat în grabă câteva poze.

În sfârșit, facem un viraj în lamă de cuțit și picând deasupra mării cu 400 de kilometri la oră, ne îndreptăm în goană spre larg, urmăriți încă puțin timp de exploziile rușilor.

Livovski râde satisfăcut.

Virăm lin spre Sud-Vest și luăm direcția malului basarabean.

Dar abia ne-am apropiat de mal și o explozie stingheră de obuz apare în fața noastră. Un viraj brusc pe stânga, și peste câteva clipe

* Aveam un aparat "Robot" german destinat special reporterilor. Când declanșam poza, venea automat clișeul următor, fără altă manevră, așa că se putea folosi cu o singură mână. Îl aveam de când eram șeful rubricii de fapte diverse la ziarul "Universul".

alte trei explozii apar chiar în vârful planului drept. Dacă această mișcare n-ar fi fost făcută la timp, am fi fost doborâți cu siguranță, de o baterie semănată undeva, la întâmplare, pe malul rusesc al Limanului !

Un nou viraj accentuat pe stânga și ne îndreptăm direct spre casă. Sus de tot, deasupra cerului ucrainian, două avioane rusești, de vânătoare ne privesc chiorăș. Dar nu îndrăznesc să ne atace.

Jos, după aterizare, găsim mare bucurie. Aflăm aici că celelalte aparate din patrula noastră au comunicat în timpul zborului, prin radio, că unul din avioane a dispărut la obiectiv.

Avionul acela eram noi...

A doua zi, nici-o noutate.

S-au înregistrat însă două lucruri neplăcute:

S-a rupt arcul de la gramofonul lui Raul Gheorghiu (deci adio "Maria Magdalena", care era cântată în fiecare seară până la obsesie) și un "Ju 88" nemțesc a aterizat forțat lângă teren, ciuruit serios de ruși.

Din fericire, tot echipajul a scăpat teafăr. În carlinga lor, au fost găsiți doi știuleți de porumb de lapte, care au intrat forțat prin cioburile plexiglasului.

La noi, la "Hotel Rogojină" s-a decretat că întâmplarea cu păpușoiul din carlinga germană este deosebit de simbolică.

- Ce vreți, - spune Raul Gheorghiu, - suntem o țară "emina-mente agricolă"...

Seara, la popotă, aflăm moartea eroică a comandorului Popiș-treanu, comandantul unui grup de vânătoare.

Îl cunoșteam cu toții, - și-l regretăm din suflet.

*

* *

Și încă o zi a mai fost trecută pe răbojul frontului !

Escadrilele noastre au început să bombardeze în serie localitatea Dalnik, de lângă Odessa, unde trupele bolșevice opun o rezistență disperată, înaintării dârze a armatei române.

Artileria anti-aeriană din jurul orașului și din port, reacționează intens la fiecare incursiune aeriană. Avioanele noastre au ciurueli, dar nimeni nu-i atins mai serios. Totul merge bine !...

În cursul după-amiezii s-au întors din Nordul Basarabiei, cu un Klemm 35, locotenenții Ghica și Dobrescu.

Au descoperit locul unde s-a prăbușit avionul echipajului Colda-

Găletușe. Lângă Heinkel-ul lor a fost găsit și un "Rata" care a fost doborât în lupta aeriană în care au căzut și ei.

Ne amintim cu toții, cu tristețe, de camarazii care s-au dus dintre noi.

Îi vom putea uita vreodată ?...

Și încă câteva zile și-au depănat firul lor nevăzut.

Toate escadrilele noastre se pregătesc de plecare. Am primit ordin să ne mutăm pe alt teren.*

Băieții toți își strâng lucrurile și scripturistica de la cancelaria Grupului funcționează intens.

Noul pilot de legătură al unității, inginerul Ion Cociașu zboară de zor în toate părțile cu "Hawk"-ul** lui personal. Fleetul meu a rămas părăsit lângă un hangar de pânză. Mecanicii îi schimbă pistoanele și eu îmi pierd vremea învărtindu-mă în jurul lui. Băieții râd de figura mea bosumflată.

* Grupul 5 Bombardament s-a mutat ulterior pe aerodromul de la Leipzig, iar grupul 4 LOS pe cel de la Tarutino. Mică localitate din sudul Basarabiei, cunoscută înainte de război prin fabrica ei de vermut. Terenul de la Leipzig era situat lângă gara Basarabeasca (pe care o bombardasem la început).

** Avionul "Hawk" de fabricație engleză, era un aparat monoplan, cu un singur motor și două locuri deschise. Linia lui era deosebită de a celorlalte avioane așa-zise "de turism" deoarece avea un carenaj special peste trenul de aterizare, care nu era escamotabil și care semăna cu o pereche de pantaloni.

Pe vremea aceea, oricine avea un brevet de pilot, putea să-și cumpere un avion personal. Ceva mai mult, Statul îi achita jumătate din preț și îi facilita adăpostirea și alimentarea avionului pe un aerodrom civil.

Fiindcă nu se instaurase încă socialismul la noi, nu se gândea nimeni că ar putea fugi cu el peste graniță.

Am avut și eu prilejul să zbor cu un astfel de aparat "proprietate personală". Era "Zlin"-ul compozitorului Ionel Fernic din Galați cu care fusesem la mai multe mintinguri de aviație în cadrul ARPA ("Asociația română pentru propaganda aviației") unde făcusem și scoala de pilotaj civil.

Avionul era un fel de motocicletă aeriană – fabricat în localitatea Zlin din Cehoslovacia – cu două locuri și un motor cu doi cilindri orizontali răciți cu aer. Viteza lui maximă era de 120 km/oră. Băieții spuneam râzând că dacă vântul bate din față ceva mai arțagos, avionul zboară în... "marș arier."

După moartea lui Ionel Fernic, căzut cu un avion de pasageri polonez al companiei LOT în 1939 (se pare în urma unui atentat comis de serviciile de spionaj occidentale, fiindcă era un "indezirabil" la bord, printre călători) am vrut să cumpăr eu "Zlin"-ul lui, care era înmatriculat cu indicativul YR-FER. Nu costa mai mult decât o motocicletă de ocazie, dar până să fac rost de bani, mi-a luat-o altul înainte. Dar de zburat, l-am zburat de probă la Otopeni.

Cântecele lui Ionel Fernic, ne-au încântat pe atunci la toți tinerețea ("Iubesc femeia", "Beau" sau "Cruce albă de mesteacăn"). Unele din ele au supraviețuit până azi.

- Ce faci Grigoriță ?... Ți-a luat Cociașu pânea de la gură ?...
Căci inginerul nu se lasă, zboară, zboară mereu. Și eu stau jos.
Dar înfrigurarea mutatului n-a durat mult. Un alt ordin a venit
să ne liniștească: "Escadrila rămâne pe loc !"

În dimineața următoare plecăm iarăși în misiune.
Echipajul meu schimbă însă avionul întrucât 5-ul nostru are un
motor "prăjit".

Așa că decolăm cu Heinkel-ul Nr. 3.

Toată lumea la bord e foarte emoționată. Nu din cauza obiecti-
vului care e apărat de o puternică artilerie anti-aeriană, sau de per-
spectiva de a da ochi cu vânătoarea inamică, ci datorită faptului că
avem un pasager cu noi. Și încă ce pasageri !... E un P.K.* adică un
reporter german de război.

Zboară cu noi vrând să vadă cum se comportă la inamic un
echipaj românesc de bombardament.

Suntem cu toții foarte măguliți de alegerea care a făcut-o și
ne punem în gând să fim la înălțime.

Avem de bombardat aglomerările de trupe din regiunea Alexan-
derhil-Neuburg-Mariantal, localități situate între Odessa și Limanul
Nistrului, la câțiva kilometri numai de capitala Transnistriei.

Tot drumul am stat de vorbă cu reporterul german, povestindu-i
tot soiul de snoave și întâmplări caraghioase de la escadrilă, nu de
alta, dar ca să vadă cât de calmi și degajați suntem.

După ce am trecut liniile, cu același calm nordic, i-am explicat
cum e topografia locului:

- În spate avem Limanul, pe dreapta Marea Neagră, în față
Odessa și pe stânga frontul.

Înălțimea noastră este foarte prielnică pentru un bombardament
bun.

Deși artileria anti-aeriană de jos a început să tragă de zor, noi
ne facem că nu o băgăm de seamă.

Reporterul, căruia nu-i scapă nimic, încearcă să fotografieze
exploziile care se sparg în jurul Heinkel-ului nostru.

Sorin, cum e el politicos, îi înclină avionul în partea unde sunt

* P.K.: "Propaganda Kompanie". Corespondent de presă de război german, întocmai
ca ziariștii noștri concentrați la P.P. (Secția de presă și propagandă a armatei)
după începerea războiului, care îndeplineau aceeași misiune. Numai că "PP"-iștii
noștri, indiferent din ce armă proveneau și ce uniformă purtau, aveau pe partea
stângă a pieptului un semicerc cu mai multe segmente concentrice în mijlocul căruia
troneau două P-uri așezate spate în spate.

La nemți, cei din P.K. n-am băgat de seamă să fi avut vreun semn distinctiv.

exploziile, ca să-și poată scoate fotografiile în condițiile cele mai bune.

Ne uităm cu coada ochiului unul la altul:

– Suntem noi mare șmecheri, dar și neamțul ăsta e un tip tare !...

Nici un mușchi nu tresaltă pe fața lui, nimic nu-i trădează vre-o îngrijorare.

Reacția anti-aeriană parcă a mai slăbit. Exploziile proiectilelor sunt mai depărtate și mai răzlețe.

Încep să fac operațiile de vizare. Bombele noastre cad peste o coloană de soldați care mărșăluia pe șoseaua dintre Alexanderhil și Odessa.

Efectul e bun, căci reporterul german se repede să fotografieze exploziile care au început să izbucnească negre, de-a lungul drumului. Sorin e fericit c-am nimerit bine:

– Bravo mă !...

Dar n-am tras toate bombele. Mai am opt.

Patrula noastră începe virajul de degajare ca să se întoarcă spre casă.

Mă sfătuiesc cu Sorin:

– Noi ce facem ?

– Hai să demonstrăm musafirului o figură suplimentară...

Și avionul nostru se desprinde de patrulă picând vertiginos spre pământ. După câteva clipe în care se aude numai șueratul prelung al motoarelor, Heinkel-ul este iarăși redresat la orizontală.

Nu mai avem decât 550 de metri înălțime. Suntem acum singuri pe cer, și căutăm să ne lăsăm cu folos "suplimentul" bombelor ce ne-au mai rămas la bord.

Zona obiectivului o cunosc foarte bine. Păcat că e goală. Nimic interesant.

Îi fac semn lui Sorin să vireze spre Nord. Poate găsim ceva cumsecade de bombardat la Marienthal.

Într-adevăr, peste câteva minute, câteva explozii de anti-aeriană ne arată că avem în ce trage. De la înălțimea asta la care zburăm, amplasamentele se văd minunat, și cum tunării de jos comit imprudența să continue să tragă în noi, le trimît în cap 6 bombe. Celelalte două le-am aruncat la o răspântie de drumuri, chiar în mijlocul șoselei.

Dar Sorin tot nu se îndură să ne întoarcem acasă și anunță zâmbind:

– Urmează figura treia !...

Avionul nostru ascultând docil de comenzi, a prins iarăși să

coboare. Am ajuns la 150 de metri. Trebuie să tragem puțin cu mitraliera.

La rândul meu, politicoș, îi ofer și reporterului german posibilitatea ca să tragă.

Mitraliorul nostru de bord e foarte surprins când mă aude că-i ordon în cască:

- Mă Florică, lasă un pic și pe domnu neamț să tragă cu mitraliera ta...

Peste câteva secunde, o răpăială prelungă și înfundată ne arată că reporterul apreciază la justa ei valoare distracția pe care i-am pus-o la îndemână.

Trage într-o herghelie de cai rusești care o iau la goană în toate părțile cu harnașamentele pe ei. Mă gândesc ce trebuie să înjure cavaleriștii bolșevici care au descălecat și s-au ascuns de frica noastră.

Într-un târziu, P.K.-ul s-a săturat de mitralieră și a venit lângă noi. Sorin începe iarăși conversația cu musafirlul nostru.

- Ați văzut vreodată cum arată avioanele rusești de vânătoare de tipul "Rata" ?

- Numai din fotografie.

- Atunci aveți prilejul să le admirați vii și naturale. Uitați-vă mai sus, pe stânga. Acolo... sunt două specimene obișnuite...

De data asta privirile pe care ni le-a aruncat reporterul ne-au demonstrat că tot noi am fost mai tari.

Avioanele inamice le zărisem cu câteva clipe mai înainte, dar nu părea să aibă de gând să ne atace.

De altfel, zburam deasupra Limanului, și pe malul celălalt erau trupele noastre.

Pe dreapta, Nistrul bolnav de gălbenare, se vărsa domol în balta care-i poartă numele, printr-o peninsulă plină de mlaștini și stufiș. În vârful ei, pe un colțisor necotroplit de ape, sta de veghe o căsuță albă, părăsită.

Priveliștea e foarte frumoasă. Și reporterul german a mai făcut o fotografie.

În tot restul zborului căutam să ne distrăm musafirlul cum putem mai bine.

Îi cântăm pe rând din muzicuță melodii naționale, bătând tactul cu călcâiele și mișcând ritmic din umeri.

În rețeaua de intercomunicație, cântecul nostru se aude nazal și dogit, ca un slow-fox de jazz negru.

Am aterizat pe terenul de bază singuri, cu 12 minute întârziere.

Reporterul ne-a strâns mâna cu entuziasm de mai multe ori:

– Wunderbar, Wunderbar Herr Leutenant...

Sorin și cu mine călcăm umflați ca niște bășici de săpun. În drum spre sala de informații, ne consultăm făcându-ne cu ochiul:

– Ei, ce zici ?

– L-am dat gata. E omul nostru !...

La prânz, reporterul german a venit să ne facă o vizită la "Hotelul Rogojină".

E întovărașit de o sticlă pântecoasă de "Grand Marnier" și de prietenul nostru Schubert.

Dar după-masă ne vine iar un Azdrubal. Și încă unul serios de tot.

Deși nu e rândul meu să zbor, plec în misiune cu Livovski, fiindcă Moș Truică, șeful lui de bord, e plecat nu știu pe unde.

Decolăm normal. Luăm înălțime.

Avem de bombardat aeroportul fabricii de avioane din Odessa.

La ora 4 fix, suntem la 3600 de metri deasupra orașului. Am venit paralel cu marea, de la Sud și pe deasupra norilor. Bolșevicii nu se așteptau probabil la vizita asta.

Bombardăm urgent printr-o spărtură și degajăm pe dreapta. În sfârșit, a început să tragă și artileria de jos. E însă prea târziu. Noi ne-am făcut datoria.

În port se văd foarte bine două crucișetoare și o canonieră. În mijlocul radei principale e un vas mare care fumegă. Ce păcat că nu mai avem câteva bombițe !

De pe un alt aerodrom, mai la Sud, (căci Odessa are vre-o 7) decolează trei "Rata" ca să ne ceară socoteală de ce am venit să le deranjăm siesta. Dar nu mai pot să ne ajungă.

Un picaj abrupt, și Heinkel-ul nostru pornește urlând groaznic, apropiindu-se tot mai mult de pământ.

O pocnitură mi-a răbufnit înfundat în urechea stângă. Oare ce s-o fi întâmplat ?

Noi coborâm mereu cu aceeași iușeală nebunească.

Am ajuns în sfârșit la Liman. "Ratele", ca de obicei, au dispărut.

Acasă am ajuns cu toții bine.

A doua zi escadrițele "Bucur" și "Costea" pleacă iarăși la Odessa la aerodromul de lângă gara de Nord.

Noi ăștia de la "Anton", îl cunoaștem personal, așa că asistăm

calmi cum decolează "băieții" spre a da o raită prin paradisul anti-aerianei bolșevice.

Peste trei ore jumătate s-au întors toți.

Între timp, la postul de comandă al Grupului s-au făcut câteva mici calcule de ordin tehnic.

Astfel, de la începutul războiului și până azi, echipajele noastre au totalizat 1 481 ore de zbor, au aruncat în capul bolșevicilor 981 000 kilograme de bombe, și s-au executat de către escadrilele Grupului nostru peste 100 de misiuni la inamic.

Suntem cu toții foarte mândri de "mica" noastră activitate de război.

*
* *

Și iar a mai venit un Azdrubal.

Plecăm să bombardăm Tatarka, un fel de mahala mai dosnică a Odesei, în care se pare că s-au refugiat căpeteniile bolșevice ale orașului asediat.

Decolăm de dimineată, la 9 fără un sfert.

În Sudul Basarabiei dăm peste o ceață grozavă. Plafon zero. De-abia o ocolim. În sfârșit, scăpăm de ea și trecem Nistrul. La bolșevici e senin. Ceața și norii erau numai la noi. Toate socotelile noastre de camuflare au rămas zadarnice.

Vom bombarda deci la lumina de aur a bătrânului soare. Să vedem cum o să iasă.

La timpul fixat am ajuns în zona obiectivului.

Avem 3 700 de metri înălțime.

Artileria anti-aeriană de la Odessa ne ia ca de obicei în primire.

Cum e destul de intensă, trebuie să lărgim mult formația. Heinkel-ul nostru degajează puțin pe dreapta, așa că zburăm chiar pe deasupra orașului.

Din cauza acestei manevre, pierd pentru un timp obiectivul din vizor.

În sfârșit, văd un sat în marginea Odesei. Mă reped pe el. Bombele cad toate și lovesc în plin.

Sunt satisfăcut.

Înapoiat la bază, ceilalți camarazi de zbor din patrulă mă iau în zeflema:

- Da' ce-ai avut astăzi de ai bombardat Dalnikul ?... Noi știam că avem ca obiectiv Tatarka !...

A urmat un şir de zile ploioase.

Tristeţea udă a cerului parcă s-a scurs toată în sufletele noastre.

Degeaba gramofonul lui Raul Gheorghiu mai luptă cu zgomotul motoarelor care huruie în fiecare dimineaţă. Tot trişti şi zgribuliţi rămâneam.

A venit toamna !...

*

* *

Parcă s-a mai înseninat puţin.

Ca să salutăm această răzbunare a vremii, plecăm iarăşi în misiune.

Obiectiv: un depozit de muniţii din Odessa. Înălţimea: după caz.

Decolăm după-masă la 5 şi jumătate. Va trebui să facem un aterisaj de noapte, şi cum terenul e desfundat de ploi, nu ştii niciodată ce se poate întâmpla.

Pe măsură ce ne apropiem de Nistru, timpul e din ce în ce mai rău. O barieră neagră de nori astupă orizontul. Câte o rază de lumină ce se strecoară timidă pe alocuri subliniază şi mai mult contrastul de cerneală al cerului.

Zburăm înainte. Încetul cu încetul furtuna se apropie ameninţătoare. În faţă, pe dreapta, în stânga, pata întunecată a văzduhului parcă vrea să ne înghită. Numai fulgerele despică la răstimpuri întunericul cu limbile lui fracţionate de foc.

Printr-o spărtură de nor, se vede o geană gălbuie de lumină. Virăm scurt spre ea. Acolo plouă.

Jos zărim calea ferată de la Basarabeasca.

Intrăm în comunicaţie prin radio, cu terenul de bază. E imposibil să mai putem zbura în formaţie.

Avionul cap face un nou viraj. Ne întoarcem-acasă.

Seara, aflăm că din trei avioane de bombardament din altă unitate, plecate mai devreme la acelaşi obiectiv, s-a întors doar unul singur.

Au avut ghinion mare "băieţii".

Şi iarăşi un şir de zile mohorâte s-au strecurat apăsătoare.

Amintirile au prins să se înalţe firave pe fumul nevăzut al gândului.

De ce nu mai vin oare zilele scânteietoare de luptă din trecut ?...

Ce păcat !...

Căpitanul Dragomirescu, doctorul nostru care a fost întotdeauna

alături de noi în zilele grele, mi-a adus o veste rea. Am fost oprit de la zbor din cauza ochilor.

Sorin și cu mine, suntem foarte amărâți că trebuie să ne despărțim. Ce bine ne simțeam amândoi în echipajul 5.

Seara m-am culcat cu un nod amar în gât. Vechiul nod al primelor noastre misiuni la inamic.

Ce mult a trecut de-atunci !

Mă simt atât de bătrân azi, și îmi pare rău că totul a trecut atât de repede.

Măine, când poate voi pleca de aici, ca să mă îngrop iarăși în viața plată și meschină a orașului, nu voi avea în sufletul meu decât conturul mort al amintirii.

A doua zi, Grupul a primit ordin să-și schimbe terenul de bază.

Toți se grăbesc să-și strângă bagajele, să-și adune provizii pentru "acolo". Numai eu am rămas stingher și trist.

Băieții au treabă. Se pregătesc pentru misiunile viitoare, pentru luptele la care eu nu voi mai putea să iau parte.

Cine mai are timp să se uite la unul care "a fost" într-un echipaj.

Viața merge mereu înainte, împinsă năvalnic de energia nevăzută a acțiunii. Numai Sorin, trist și el, vine să mă bată pe umăr:

- Lasă că o să treacă și asta, mă !...

Hainkel-urile au decolat după-masă.

Când motoarele avioanelor, la cale, și-au început vuietul prelung al plecării, m-am prezentat comandorului Landman ca să-mi iau rămas bun.

Cu sufletul lui deschis și drept m-a privit lung în ochi și a deslușit tot zbuciumul din mine.

- Poți să fii cu conștiința împăcată. Tu ți-ai făcut datoria...

Și mi-a strâns mâna.

Sorin mă aștepta lângă avionul nostru. N-am putut să ne spunem nimic. Doar ne-am îmbrățișat.

Și în după-amiza aceea cernită de toamnă, Heinkel-urile noastre au plecat.

Au plecat ca să înfrunte mai departe zărilor, să cucerească viața, mereu nouă a văzduhului, de care toți s-au înfrățit până la moarte.

Au plecat spre biruințele viitoare...

BUCUREȘTI – SEPTEMBRIE 1941

Ce tristă e reîntoarcerea la banal...*

Orașul a rămas același furnicar anonim. De când am revenit, mă simt stingher și timid. Toată voia bună din zilele senine de izbândă, mi s-a dizolvat în nepăsarea meschină a vieții care te îmbrânțește fără cruțare.

Oamenii de aici nu știu să înfrunte încheștarea furtunoasă a zărilor, nu știu să se măsoare cu moartea pe după norii poleiți cu aur.

Săracii !

Cât de mici și inutili trec prin lume !...

Ei n-au putut niciodată să-și înalțe sufletul către înțelegerea marilor descătușări ale spațiului, n-au putut culege floarea cea nouă a dăruirilor supreme de viață în lumina albă a cerului.

Sunt prea legați de lutul din care au ieșit...

Și zilele au trecut câte una, desprinzându-se vestejite din copacul cel mare al timpului.

De la escadrila noastră n-am mai avut nici o știre.

Într-o dimineață cenușie de toamnă l-am întâlnit însă pe Raul Gheorghiu.

E supărat și grăbit. Are totuși cu el toată sănătatea și energia frontului. Peste trei sferturi de ceas trebuie să decoleze cu un Heinkel pe care l-a adus la schimbatul elicelor.

– Știi că am mai făcut câteva misiuni interesante, la Famina Balca, la Odessa și la Cubanca – între Limanuri – unde bolșevicii au încercat să debarce trupe.

– Îmi pare rău că n-am mai fost și eu cu voi...

– Dar de Livovski ai auzit ?

A căzut cu întreg echipajul. Tot anti-aeriana de la Odessa e de vină. L-a lovit grav pe sus, și deși rănit, a vrut să aducă totuși avionul până la terenul de bază. Dar avea rezervoarele găurite, și din cauza benzinei pe care o pierdea, a făcut explozie deasupra lacului Ialpuș.

* Am fost detașat la Subsecretariatul de Stat al Aerului, Detașamentul Trupe, secția auto, din București. După un timp am redevenit pilot de legătură (cu intermitență).

În ziua aceea făcea echipaj cu *Truică*, maestrul *Dăbuleanu*, sergentul *Avramescu* și caporalul *Iliescu Petre*...*

Am rămas consternat pe marginea trotuarului...

Ce veste groaznică ! Rică, prietenul și camaradul nostru de zbor s-a dus pentru totdeauna.

Ce greu e războiul !...

Dar Gheorghiu și-a luat rămas bun și se pregătește să traverseze strada. De departe, ducându-și mâinile pâlnie la gură, îmi strigă zorit:

- Felicitări pentru decorație ! Am citit la gazetă că ți-au dat Crucea de aur a "Virtuții Aeronautice" cu spade și o baretă... Bravo !... Și complimente de la Azdrubal.

S-a făcut, apoi nevăzut prin mulțime.

Am rămas iar singur cu tristețea mea. Auzi, să cadă Rică...

* Am aflat mai târziu că epava avionului 20 a fost scoasă la suprafață din apa lacului Ialpuș cu o macara a Marinei militare montată pe un bac adus special din portul Sulina. Scafandrii au adus la suprafață numai capul sfârtecat al lui Moș Truică. Trupul lui și cele ale celorlalți membrii ai echipajului nu au putut fi scoase din avion decât după ce epava a fost depusă pe mal.

Au fost înmormântați în cimitirul din Bolgrad. Delegat să dirijeze această tristă și emoționantă operațiune a fost locotenentul de aviație Dobrescu Nicolae.

Teribilă soartă.

OCTOMBRIE 1941

S-a mai scurs un șir de zile.

Sorin a venit și el în București.

Îmi povestește cum soldații au furat într-o noapte totemul și l-au ars, "ca să nu se mai închine nimeni la idoli".

Se pare că băieții au făcut mare haz de chestia asta.

Aflu de asemenea cum a fost doborât de vânătoarea inamică Heinkel-ul în care zbura ca voluntar inginerul Cociașu. Au scăpat toți, afară de unul din mitraliorii de bord care, aruncându-se din avion, a fost zdrobit de pământ.

Inginerul Cociașu, care și-a petrecut concediul pe front, s-a întors și el acasă, cu o rană la piciorul drept.

În sfârșit, a căzut și Odessa.

Sorin e bolnav de gălbenare și m-am dus să-l văd. E furios.

Ca să-l mai îmbunesc, îi plasez și eu expresia lui favorită pe care mi-o spunea întotdeauna când eram în aer, deasupra bolșevicilor care începeau să tragă în noi cu artileria:

- De ce mi-arunci și tu "privirea asta bolnăvicioasă ?..."

Sorin însă n-are chef de glumit.

- Auzi domnule, să pierd tocmai eu finalul !... E o adevărată porcărie...

Dar supărarea i-a trecut curând, de bucuria victoriei.

Târziu, după ce ne-am depănat firul amintirilor noastre dragi, l-am întrebat la despărțire:

- Ce impresie ți-a lăsat războiul ăsta, Sorine ?

- A fost clasa una !... Sunt gata s-o iau de la început...

Pentru noi, românii, părea logic, ca o dată cu reintegrarea Basarabiei în hotarele țării, războiul să ia sfârșit. Dar n-a fost să fie așa !...

DECEMBRIE 1991

M-am întâlnit cu Sorin Tulea. Nu întâmplător, ci ne-am căutat unul pe altul. Am vrut să sărbătorim împreună, în "cerc restrâns" împlinirea a 50 de ani de când "*Noi de la bombardament*" a văzut lumina tiparului, în acel Decembrie al anului 1941.

A fost, pe atunci, cadoul meu de Crăciun pentru toți camarazii noștri de zbor care erau pomeniți în carte.

Dar cercul de care vorbeam mai sus a fost mai mult decât "restrâns". Am fost numai noi doi. Ceilalți toți care am fi dorit să fie cu noi, au fost absenți. Total absenți. Dar cu absențe motivate, căci nu mai sunt printre noi. Au rămas prezenți doar în sufletele noastre și în aura strălucitoare a amintirii.

Sorin se bucură de posibilitatea reeditării acestui jurnal de război care a produs, la vremea lui, destulă vâlvă.

Se bucură pentru familiile celor căzuți (astăzi probabil ajunși la nivel de nepoți) care au tras la xerox, în ultimii ani, din "*Noi de la bombardament*" capitolele unde se pomeneau numele eroilor dragi. Asta într-o vreme când era interzis să se pomenească jertfa de sânge a celor ce au luptat pentru dezrobirea Basarabiei, luptă etichetată cu dezgust de către comuniști drept "războiul nefiresc".

Și Sorin a adăugat:

Cred că nu e bine să folosești, dacă vrei să mai adaugi ceva în finalul cărții, cuvântul "epilog". Prea se aseamănă cu cel de "necrolog", care din păcate, ar fi mult mai potrivit.

Și a continuat cu depănarea amintirilor, dar cum toate aveau un iz ușor funerar, a ținut să schimbe conversația și m-a întrebat brusc:

- De când n-ai mai fost pe munte ?

- Din Septembrie înainte de Revoluție. Am mers în Bucegi și am făcut niște poze strașnice cu "omul de piatră" de lângă Piatra Arsă. Pe urmă n-am mai avut timp. Am mers mereu la țară, în Moldova, în satul de unde se trage familia mamei mele și unde am treabă multă și acum.

Și discuția a continuat despre munte, pe vremea când Sorin, un montaniard pasionat, "făcea" crestele Făgărașului. Atunci, continuă Sorin, l-am cunoscut pe Bibi Dobrescu (de fapt numele lui mic era Nicolae) student la arhitectură în anul II, "bolnav" și el ca și mine

de munte și aviație. S-a lăsat de arhitectură și a intrat în Școala pregătitoare de ofițeri. L-am întâlnit în 1940 la Flotila I din Brașov, cu gradul de locotenent. A făcut, după cum știi, prima parte a companiei cu noi la Grupul 5. În 1942 a fost detașat în București, ca instructor de zbor de noapte la Popești Leordeni. S-a "curățat" într-o noapte, împreună cu locotenentul Beroniade, intrând în pământ în picaj la verticală lângă Târgușor-Ploiești. S-a spus că a fost orbit de reflectoarele antiaeriene. A fost un "trombon" ordinar. "Foke Wulf"-ul 58 pe care zbura nu putea, din construcție, să intre în picaj vertical, iar el era un pilot cu totul excepțional, fiind brevetat în zbor instrumental în Germania. A fost vorba, sunt sigur, de un sabotaj criminal.

Văzând că discuția deviază iarăși în sectorul "defuncți" l-am rugat să-mi povestească pe scurt istoria vieții lui, după ce n-am mai zburat împreună pe "Heinkel-ul" Nr. 5.

- Facă-se voia ta ! Atunci ascultă a spus Sorin Tulea.

Înainte de căderea Odesei, în toamna 1941, am făcut o "ieșire" la inamic "bășicată" rău. Am decolat de la Leipzig (în sudul Basarabiei) și am bombardat plaja de la Cubankca (Nord de Odessa) unde inamicul debarcat de un submarin și apoi de pe vase de război, fixase un cap de pod ce nu putea fi anihilat de trupele terestre. Am bombardat cu bombe de 50, toate trei escadrilele, la rasul pământului. Dintr-o eroare de navigație a patrului cap, din cauza lipsei de înălțime, am trecut la înlocuire prin barajul artileriei de la Odessa. Toți am fost ciuruți complet, dar n-a căzut nimeni.

Și acum, poanta "hazoasă": în drum spre obiectiv, mergând să luăm vânătoarea de la ea de acasă, la Sturzeni, avionul nostru zburând "în rase motte" în urma aceuia al comandorului Nagaevski, a agățat antena de radio a postului de comandă de la sol, smulgând după el toată aparatura grupului de vânătoare. Avionul s-a ales cu un geam de plexiglas spart, care a lăsat să pătrundă în carlingă tromba de aer produsă de viteza celor 360 de kilometri la oră cu care se zbura.

Desigur, a doua zi la Comandament, scandal mare pe chestia asta. Dar comandorul Landman a aplanat lucrurile, pentru că ținea mult la băieții lui.

În Decembrie 1941 am făcut o excursie frumoasă pilotând un avion de legătură "Klemm" 35 în Crimeia, având ca pasager pe Schubert, prietenul nostru de la Ziliștea, ziarist german de război, în exercițiul funcțiunii. Și Sorin Tulea continuă:

Din 42 până în 1943 am lucrat ca inginer la fabrica de avioane IAR din Brașov, în urma recomandării lui Dudu Frim, și el un pasionat al muntelui și pilot de încercare.

În același an, am fost din nou concentrat la Brașov, tot în escadrila 78, ca să mă antrenez pe un "Heinkel" nou. Era vorba de un tip perfecționat (H-6) cu blindaj, 7 mitraliere "Rheinmetal" și un tun automat în față. ("ICARIA" calibrul 20 m/m). Avea și posibilitatea de a i se fixa sub fuzelaj două torpile marine de 1400 kg. fiecare. Avea o autonomie de zbor de 12 ore la viteza economică de 360 kg/oră.

Cu acest avion denumit "Siegfried" am fost repartizat la Comandamentul aero-naval al Mării Negre, de sub comanda amiralului german *Briukmann*. Se folosea la început aerodromul de la Palas (Constanța) și apoi – acesta fiind prea mic pentru avioanele noastre – cel de la Ciocârlia, lângă Cobadin.

De acolo am fost mutat la Ianca, de unde executam misiuni în Nordul Moldovei, unde ajunsese frontul în retragere.

La 7 mai 1944 am fost doborât, la înapoierea din misiune, de 5 avioane "Air Cobra" de vânătoare, de fabricație americană pilotate de aviatori ruși. Atacul a fost posibil întrucât zburam, în ziua aceea, la inamic, fără protecție de vânătoare.

Făceam echipaj cu locotenentul de rezervă *Oncioiu Mihai* (și eu tot locotenent eram). Oncioiu a fost rănit ușor la mână și la piciorul drept. A vrut să sară cu parașuta pe un geam lateral, dar nu l-am lăsat, fiindcă eram încă deasupra rușilor. Peste câteva momente, trecând liniile, l-am trimis să sară prin spate, cu restul echipajului (telegrafistul și cei doi trăgători de bord), prin trapa de sub burta avionului.

Eu am sărit prin geamul lateral stânga, dar aparatul nemaifiind stăpânit, a intrat imediat în picaj, ceea ce a făcut ca în cădere să mă izbesc cu picioarele de profundor.

Am căzut toți pe teritoriul comunei Trifești de lângă Roman. Oncioiu a ajuns la sol mort, fiind ciuruit de gloanțe în planarea sa cu parașuta, de către aviatorii de vânătoare sovietici. Telegrafistul și cei doi trăgători de bord au ajuns jos teferi, dar au fost bătuți de locuitorii satului, crezând că sunt bolșevici. Eu m-am ales cu ambele picioare fracturate în mai multe locuri.

Pe toți ne-au salvat câțiva soldați germani de la o baterie antiaeriană din apropiere, care au lămurit populația dezlănțuită, cine suntem.

Spre norocul meu, a apărut la locul aterizării noastre doctorul de la spitalul din Trifești – care era aproape – și care mă cunoștea, căci fusesem cu el pe munte. M-a împănât bine cu morfină și m-a trimis cu un camion la Bacău, iar de acolo cu un avion de transport "TU-52" la București și de acolo la spitalul militar din Sinaia.

Și Sorin s-a oprit, având parcă în ochi acele clipe de groază.
Restul poveștii îl știam bine.

A stat în spital doi ani. I s-au făcut 18 operații din care 13 la picioare. A stat în comă primele zile, până când doi medici germani au încercat pe el un ser nou, care l-a readus la viață.

Toate operațiile i le-a făcut doctorul chirurg *Sandu Popovici*, cu o înaltă profesionalitate, dar mai ales cu o mare răbdare și multă dragoste de om. Cred că a fost cea mai frumoasă izbândă medicală a sa.

Când a fost adus Sorin în București, m-am dus să-l văd la spital de multe ori. Prima lui "ieșire" în oraș a făcut-o venind la mine acasă cu bicicleta. M-a găsit în fundul curții culegând un cais bătrân. Ne-am îmbrățișat și ni s-au umezit ochii la amândoi. Ce vreți, eram tineri și sentimentali.

La ieșirea din spital a fost avansat căpitan. (Azi este maior în rezervă, adică după cum se spunea pe vremea noastră, locotenent comandor.) Virtutea Aeronautică cu spade și două barete o promise mai de mult.

După un an, a fost arestat și a stat închis (la Jilava, dar mai mult la Aiud) timp de 15 ani și 7 luni. A fost eliberat în 1964, cu prilejul amnistiei lui Gheorghiu-Dej.

Ne-am întâlnit din nou, dar în mod clandestin, deoarece era obligat să raporteze la securitate, în fiecare săptămână, cu cine s-a întâlnit și ce a vorbit.

Într-o seară de ianuarie l-am dus la Radu Boldur. Era ziua lui de naștere.

Vă închipuiți ce noapte am petrecut atunci toți trei !

Și acum, finalul !

I-am pus din nou lui Sorin Tulea aceeași întrebare cu care terminam jurnalul de război acum 50 de ani:

- Ce impresie ți-a lăsat războiul ăsta, Sorine ?

- A fost un război crâncen dar curat. Prăbușirea comunismului a dovedit că tinerii care au luptat atunci au avut dreptate și cei care au murit, n-au murit de pomană. Viața care a urmat războiului a fost o porcărie !

La care am adăugat: (fiind cel care scrie, am avantajul ultimului cuvânt).

Bunicul meu a fost la război (în 1877).

Tatăl meu a fost la război (în 1913 și 1916).

Eu am fost la război (în 1941).

Doresc din străfundul inimii, ca fiii și nepoții noștri să nu mai meargă la război, niciodată și să trăiască, dar nu oricum, ci în libertate și demnitate !

ECHIPAJELE GRUPULUI 5 BOMBARDAMENT CĂZUTE LA DATORIE

Locotenent Monciu Petre
Locotenent Stăncescu Alexandru
Radiotelegrafist sergent Gheorghiu Cezar
Mitrălier de bord sergent Nătuiu Dumitru
Sub-maistru Adam Eugen

Sublocotenent Banu Gheorghe
Sublocotenent Ciobanu Constantin
Mitrălier de bord sergent Purcărin Ilie
Mitrălier de bord sergent Moisescu Vicențiu
*

Ofițer de echipaj (locotenent) Colda Ion
Locotenent Găletușe Sorin
Radiotelegrafist sergent Grigoriu Gavrilă
Mitrălier de bord sergent Oproviți Romulus
Mitrălier de bord sergent Rică Margărit

Căpitan Stoenescu Gr. Constantin
Căpitan Carp Ignat
Radiotelegrafist maistru Călin Ilie
Radiotelegrafist sergent Cojocaru Ion
Mitrălier de bord sergent Till W.

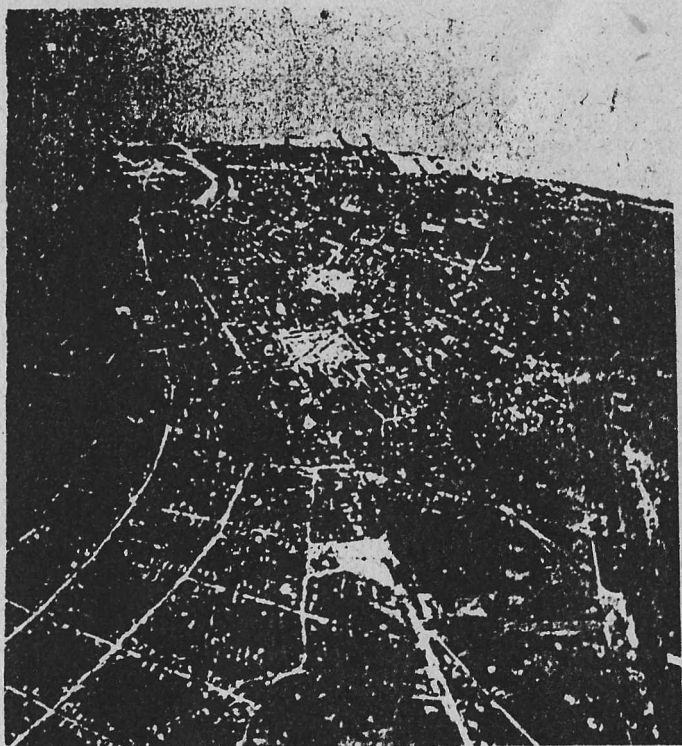
- Adjutant stagiar Livovski Aurel
Adjutant șef Truică Florea
Radiotelegrafist maistru Dăbuleanu Ion
Mitrălier de bord sergent Avramescu Gheorghe
Mitrălier de bord caporal Iliescu Petre

* Al cincilea membru al echipajului, sublocotenentul Vlaicu Aurel a fost dat mort împreună cu ceilalți camarazi de zbor căzuți la inamic. S-a salvat însă cu parașuta și fiind rănit a fost luat prizonier.

S-a înapoiat în țară după 23 August 1944 cu Divizia "Tudor Vladimirescu".

Sublocotenent Todea Ion
Radiotelegrafist sub-maistru Bucur Gheorghe
Mitrălior de bord (nume nespecificat), sărit cu
parașuta, dar aterizat mort.

Locotenent Dobrescu Nicolae (detașat instructor
pentru zborul de noapte).



Cetatea Albă își trăiește ultimele clipe de ocupație bolșevică.
Priviți cum își înfige un colț în apele murdare ale Limanului.

POSTFAȚĂ

Grigore Olimp Ioan: Născut în 1913 la Galați.

Ambele bunici craiovence (născute Seulescu și Otetelișanu) ambii bunici moldoveni (colonelul Grigore Ioan din Iași, erou al războiului de independență din 1877 și Dimitrie Istrati, magistrat, fiu de răzeș din Cucova, sat fost în Vrancea și acum în Bacău).

Fiul lui *Olimp Gr.Ioan*, critic de artă și ziarist, acreditat pe lângă Liga Națiunilor și atașat de presă la Paris. A făcut parte din "echipa de șoc" a lui Nicolae Titulescu.

Gr.O.I.: studii medii în Capitală, o parte din liceu la Paris (Ecole Descartes) ultimele clase la "Spiru Haret". Licențiat în Drept al Facultății din București.

Ziarist profesionist din 1933. Reporter de fapte diverse la "Universul" (pe atunci cel mai mare ziar românesc). A scris câteva sute de reportaje, din care unele au stârnit un viu interes ("*Procesul morții Titei Cristescu*" – în care era implicat ing. Liviu Ciulei – publicat 11 zile consecutiv pe o pagină întreagă de ziar, "*Răpirea Antigonei*" și multe altele).

Ales membru al Sindicatului ziariștilor din București în 1937.

În 1938 și 1939 obține brevetele de pilot civil în cadrul ARPA și participă la mitinguri aviatice în țară, precum și la inaugurarea liniei aeriene București-Belgrad-Zagreb-Veneția-Milano-Torino și retur.

Publică romanul "*Am fost un imbecil*" (în introducerea căruia se preciza: "nu este o autobiografie, autorul a fost întotdeauna inteligent").

În perioada Decembrie 1939 – Aprilie 1945, concentrat și apoi mobilizat la aviație, cu unele întreruperi. Participă la campania pentru dezrobirea Basarabiei în funcție de comandant de bord și pilot de legătură într-o escadrilă de bombardament. Decorat cu ordinul "Virtutea Aeronautică" de război cu o baretă, "Coroana României" cu panglică de Virtute Militară și "Crucea de fier" cl. a II-a.

În pauza dintre concentrări, numit de poetul Petre Striham (pe atunci subsecretar de Stat) șeful Serviciului de presă al M.A.I. cu gradul de secretar de presă principal. În vara 1944 este numit secretar

cultural cl.I pe lângă Ambasada română din Ankara. Nu are timp să se prezinte la post fiind militar și apoi din cauza evenimentelor.

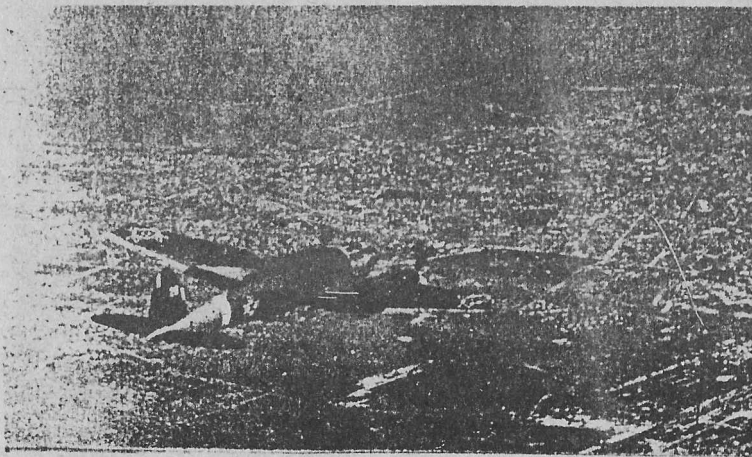
Se retrage în satul moldovenesc de obârșie a familiei, unde se ocupă de vie și taie chereștea.

După "viitura" comunistă este angajat ungător zilier la fabrica de zahăr din Sascut, apoi la societatea sovietică "Derubau" unde se califică maistru. Ulterior, încadrat ca mecanic șef pe șantierul de drumuri din Bărăgan, Moldova și Dobrogea.

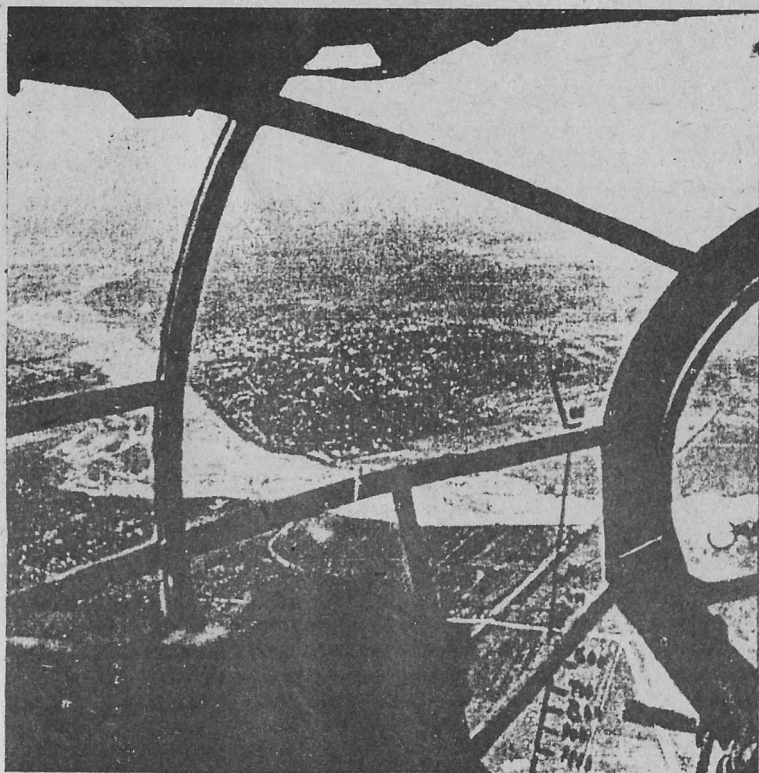
În 1962 se întoarce în București, pe șantierul de construcții, ca specialist în "cofraje glisante" și publică mai multe lucrări în această specialitate. (Decorat cu "Medalia muncii".)

În 1974 se pensionează ca "inginer principal mecanic cu derogare".

În ultimii ani a scris trei cărți: *"Mapamondul"* (o frescă a lumii ziariștilor dintre cele două războaie) și *"N-a fost nevoie să mi se taie frânghia"* cu subtitlul de *"Reportaje foarte întârziate"* (aspecte reale – și nu întotdeauna tragice – ale adevăratei vieți de șantier de după război), precum și *Acei răzeși din Căucova*, o schiță vie a satului moldovenesc din care se trage. Cele trei cărți nu au putut fi publicate în vremea comunistă. *Gr.O.I.* "fiind un optimist indestructibil", mai speră că se va putea în viitor.



În botul avionului nostru apare silueta palidă a Odesei.

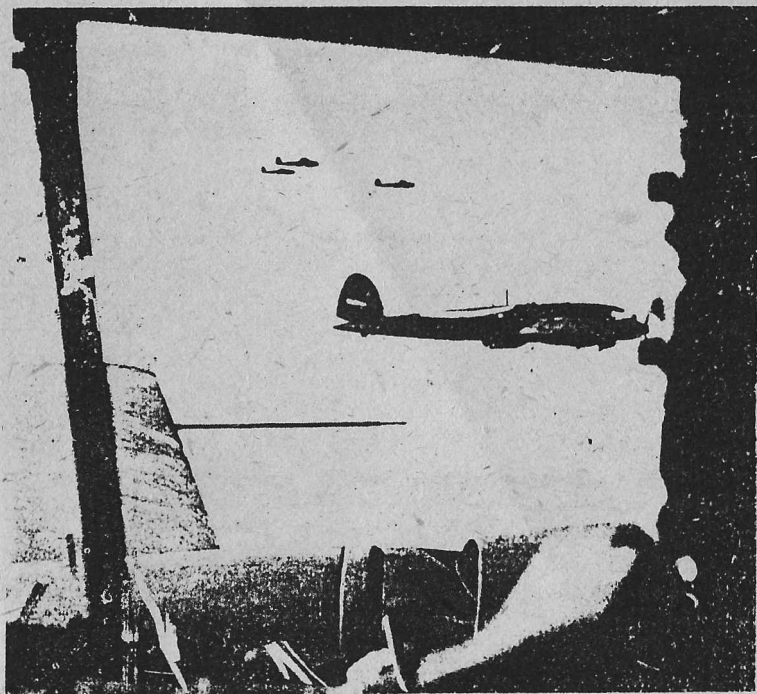
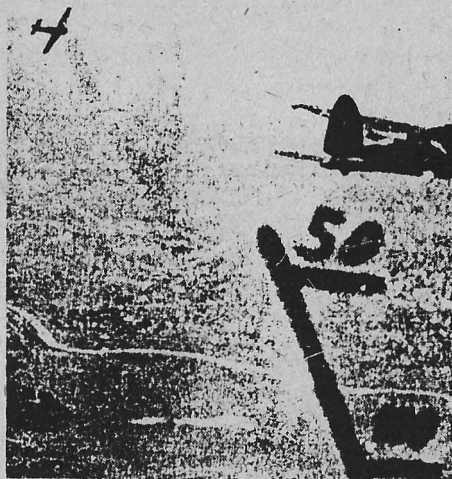


Zburăm spre inamic. Cap la compas 48 grade;
altimetrul 850...

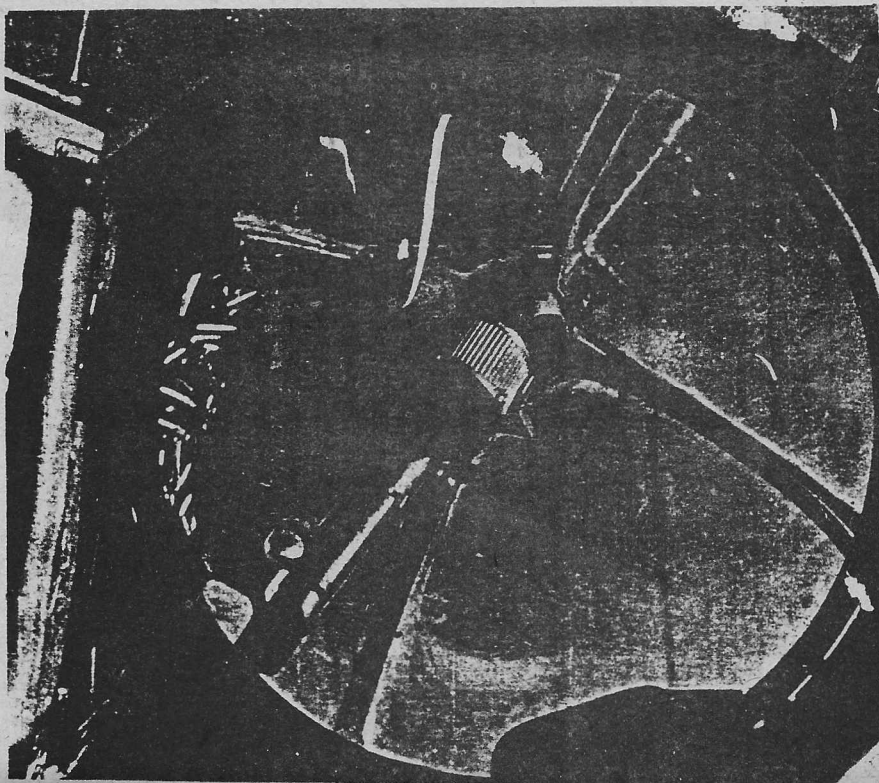


Suntem pe drumul bun. La manșe Livovski zâmbește camuflat.
Coechipierul său este autorul prezentului jurnal de război.

Vânătorul inamic a degajat vertiginos, pe stânga noastră. (În prim plan: cifrele trasate pe geamul carlingii reprezentând valorile unghiulare pentru bombardarea de la foarte joasă înălțime, fără vizor).

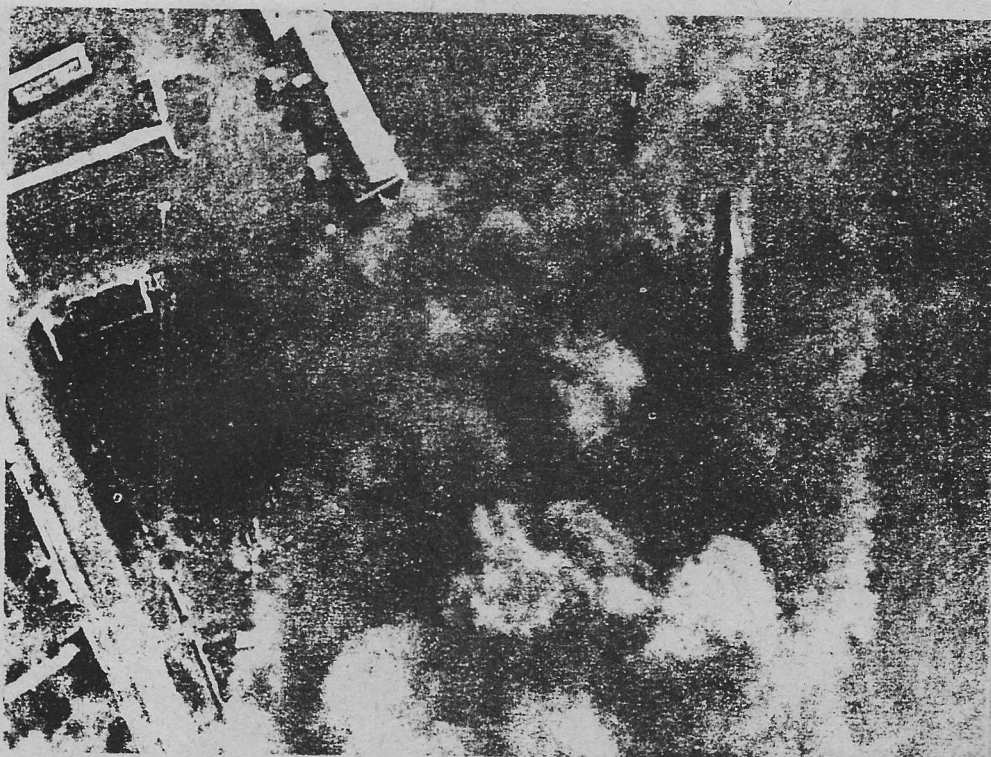


Ca pe niște pui cumiți, vânătoarea noastră ne păzește.



Prietena mea mitraliera "Rheinmetal", într-o zi când și-a făcut cu dârzenie datoria.

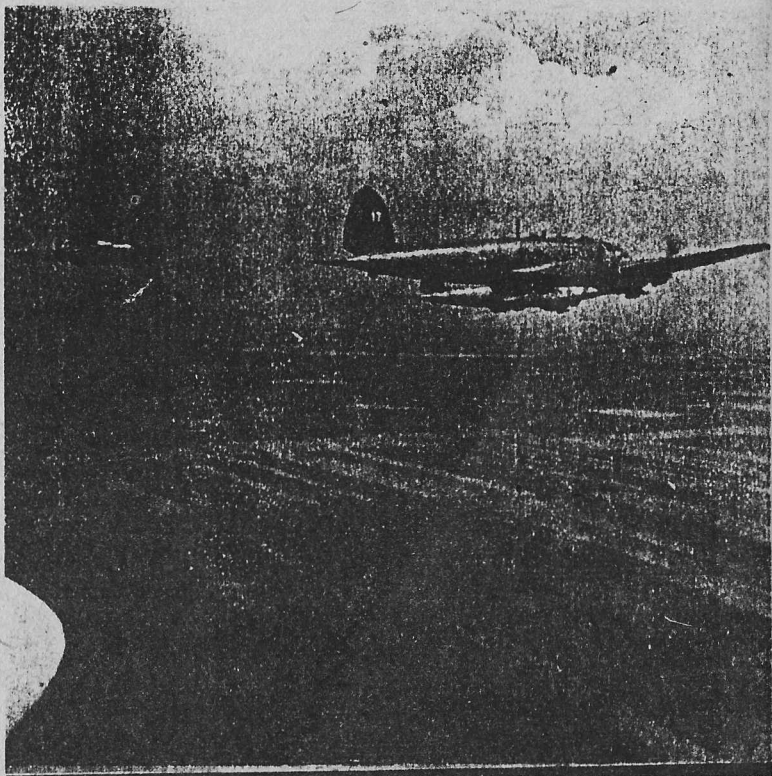
136



Bombele noastre se prăvălesc vertiginos spre pământ.
Exploziile izbucnesc apocaliptic, nimicitoare...

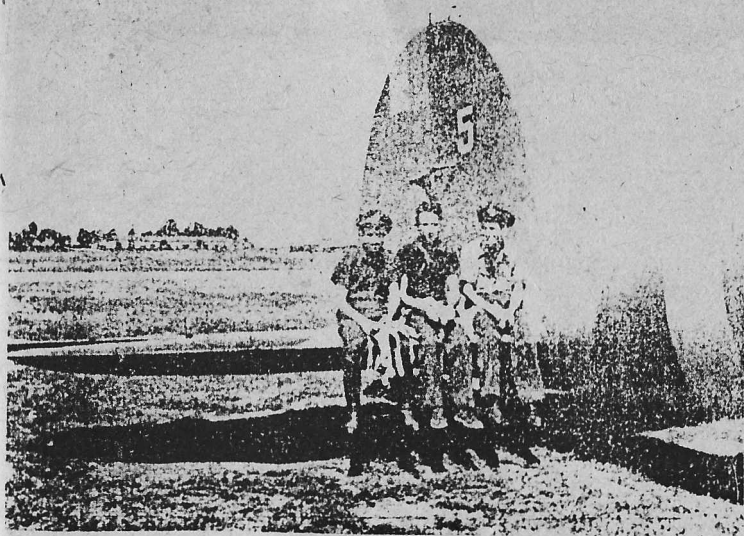
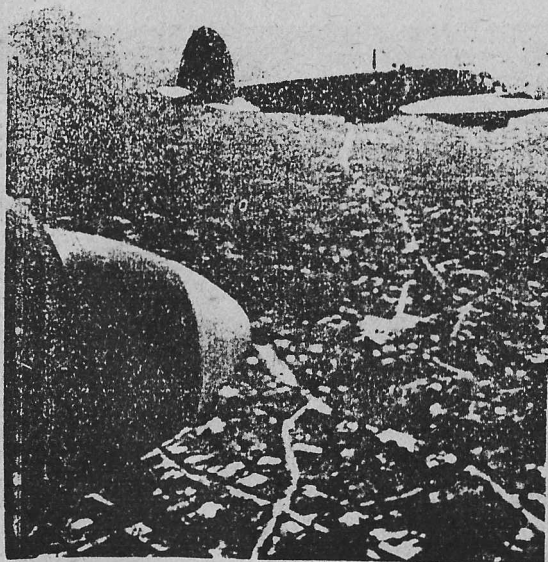
137

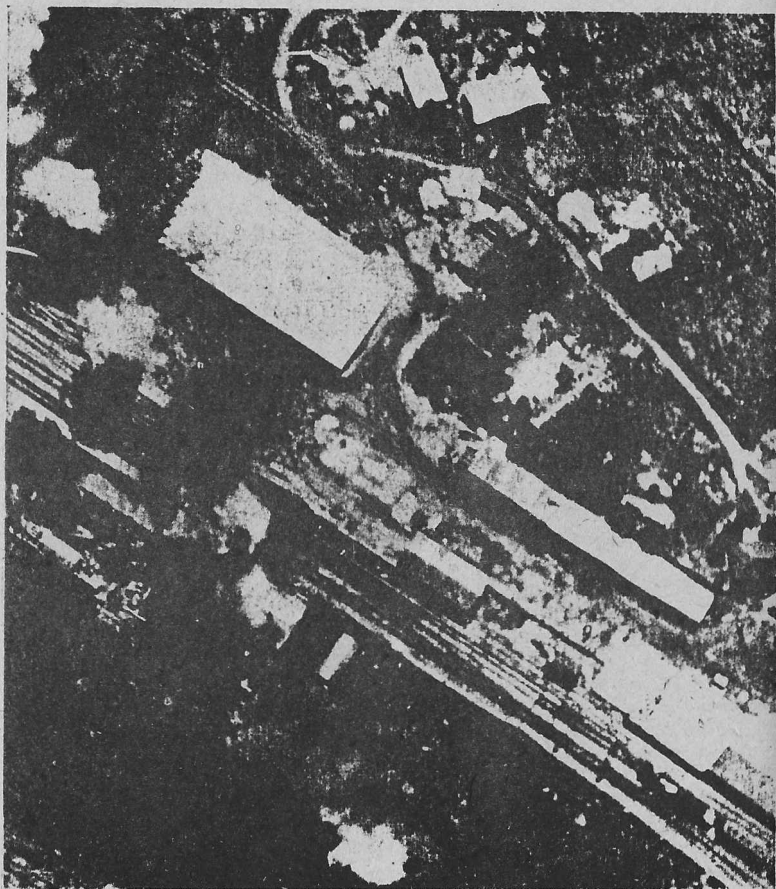
Sub noi, un oraș pestriț își întinde tentaculele străzilor întortocheate.



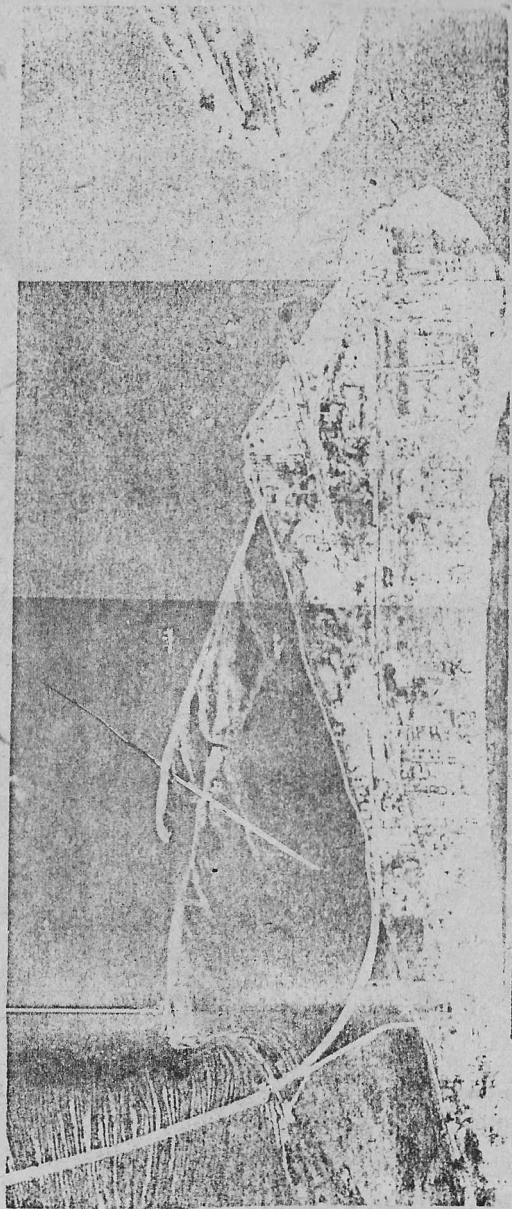
Sub noi, imensă și pustie, Basarabia se întinde ca un covor în culori.

Echipajul nostru de pe avionul 5. (Sublocotenentii Tulea Sorin, Radu Eugen și Ioan Grigore).

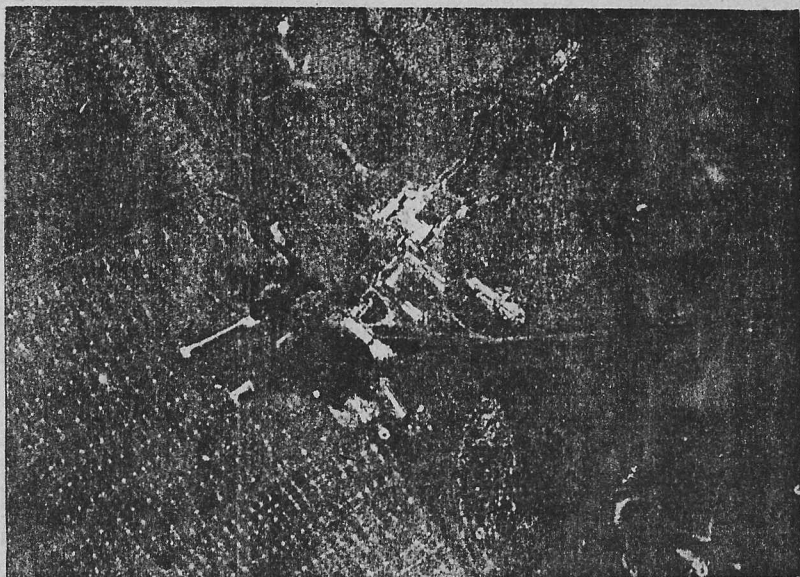




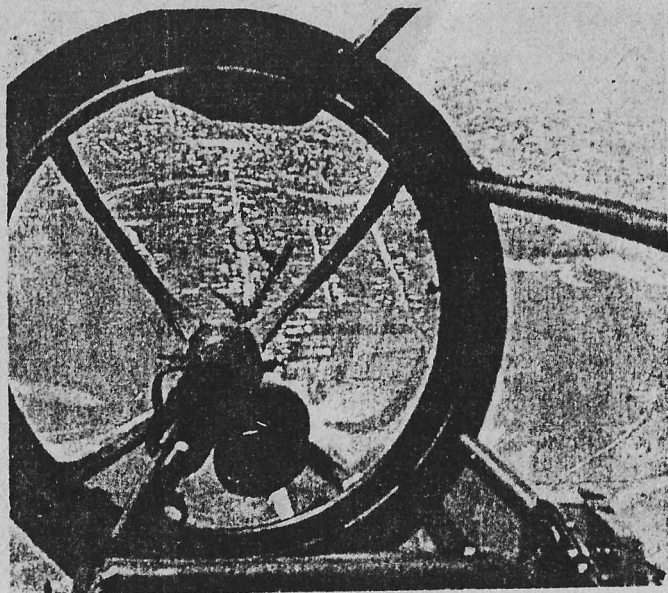
Dâra noastră a căzut peste gara Jeremijofca. Un tren care intra în stație a fost scos de pe linie. Vagoanele stau răsturnate cu ferestrele în sus.



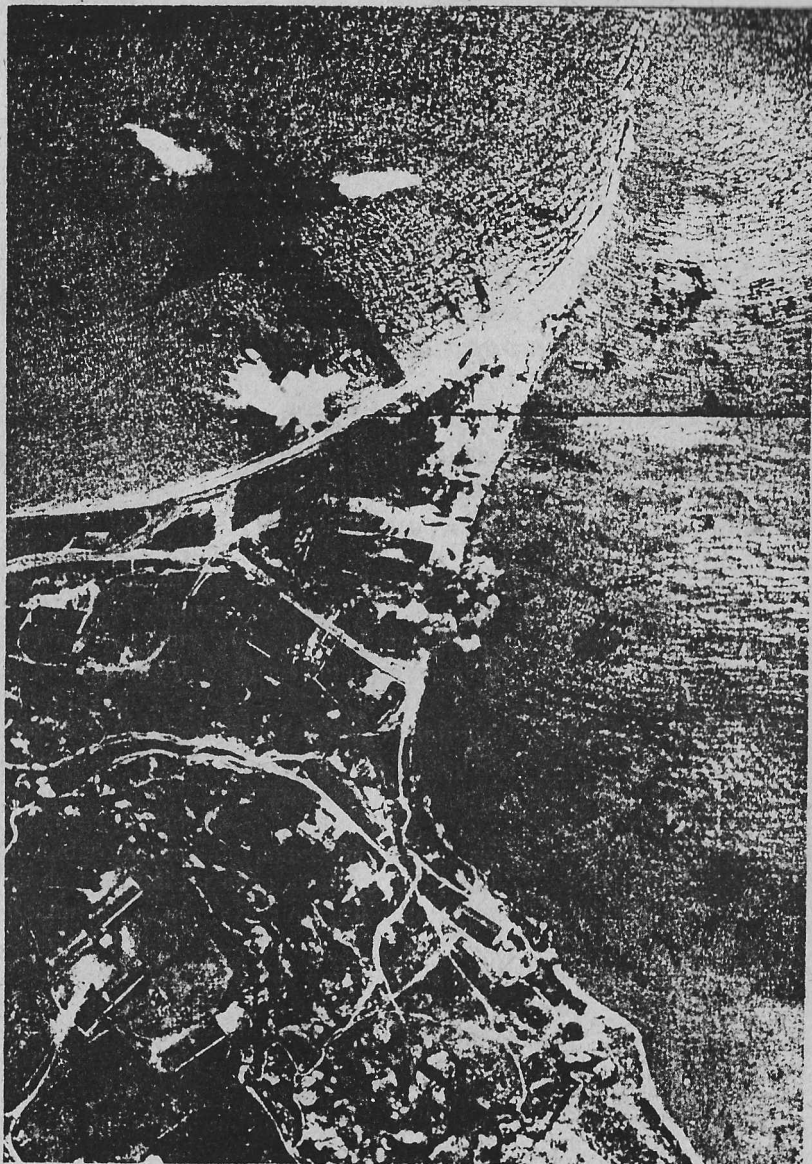
Bugazul văzut din avion. Pe malul românesc se zărește
dăra câtorva bombe care au lovit din plin. Mai jos, pe cer,
norii albi de anti-aeriana au început să apară.



Lovit în plin, depozitul de muniții sovietic a încetat de a mai exista.



Cu motoarele în plin, picăm vertiginos spre obiectiv.



Bombele noastre au lovit în pl'in !
Vasul bolșevic este învăluit într-o mare de fum.

În Editura SILEX,
(☎ 673 10 13)

Au mai apărut:

- *** *Scurtă Istorie a Statelor Unite ale Americii*
- *** *Geografia Statelor Unite ale Americii*
- *** *Emigrația populației evreiești din România în anii 1940-1944*

Paul Cernovodeanu și Paul Binder – *Cavalerii Apocalipsului. Calamitățile naturale din Trecutul României (până la 1800)*

Sergiu Selian – *Istoria unui genocid ignorat*

D. Caselli – *Cum au fost Bucureștii odinioară*

Ion Mamina și Ion Bulei – *Guverne și Guvernanți (1866-1916)*

Marin C. Stănescu – *Moscova, Cominternul, Filiera comunistă balcanică și România (1919-1944).*

Lucrările noastre se difuzează prioritar în țară și București prin Librăriile Humanitas.

În București prin:

- Librăria Fundația Cărții, bd. Ana Ipătescu nr.3;
- Librăriile Editurii ALL;
- S.C. Orfeu – Muzeul Literaturii Române;
- Muzeul Național de Istorie a României.

În Constanța prin Librăria Sophia.

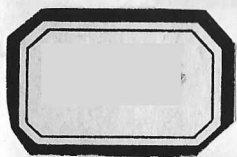
Tiparul executat la DRAGO PRINT
Calea Rahovei nr. 147
Telefon: 623.93.22; 623.66.61

**Este împotriva firii să nu știi aproape nimic
din istoria recentă a țării. În orice lume cu o viață
normală evenimentele, cu cât mai aproape, cu atât
sunt mai mult explicate și comentate.**

Prof.univ.dr. Dinu C. Giurescu

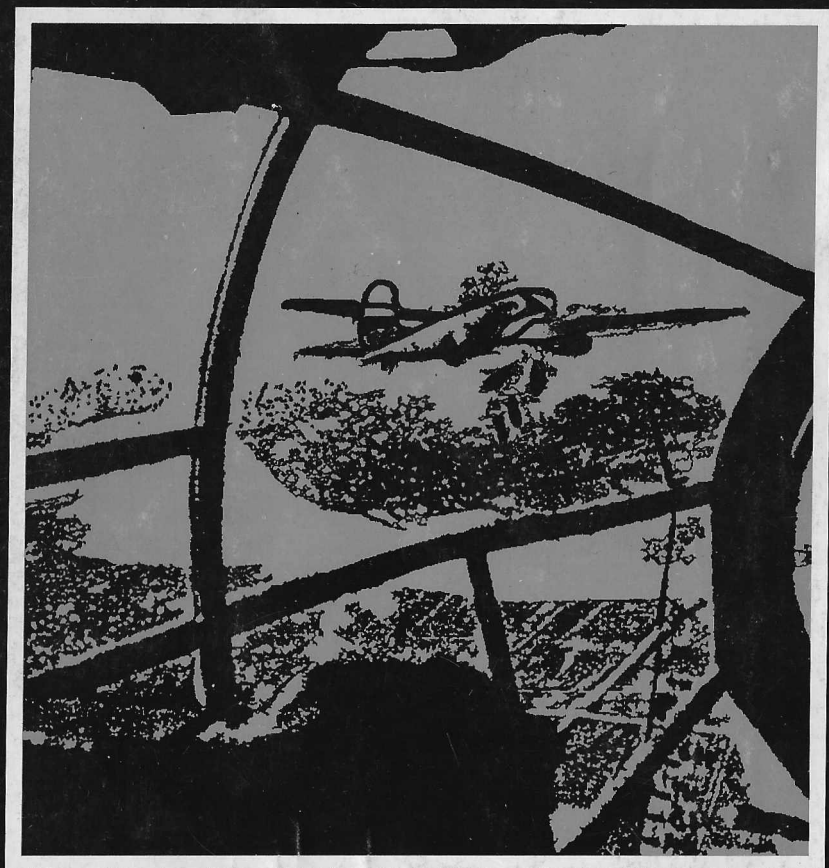
ISBN 973-95477-9-6

2900 lei



Grigore Olimp Ioan

BOMBARDIERELE ATACĂ



SILEX